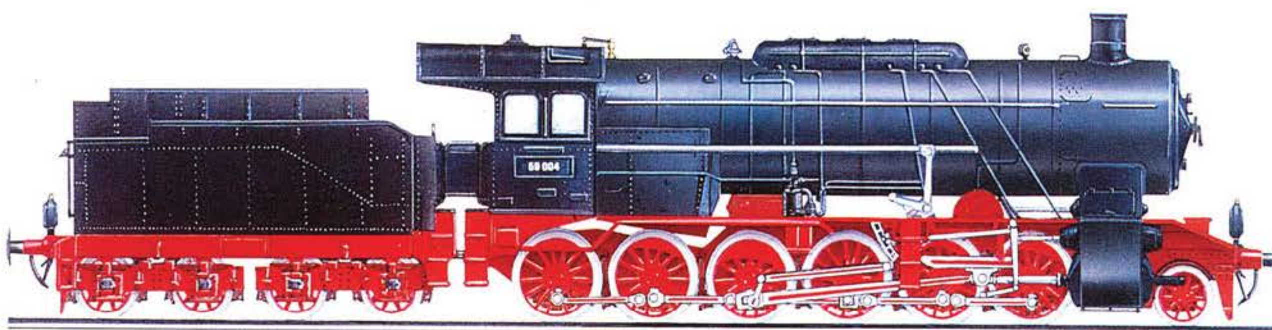

Modell Eisen Bahner
ISSN 0026-7422 2A 11059 E 7/93 DM 4,00
hfl 5,00 • öS 30 • SFr 4,00 • dkr 21,00
Bw Halberstadt:
125 000 PS im Stall
Neu für Deutsche Bahnen:
Kombinations-signale
Modul EUROPA
Modell Eisen Bahner TEST
Piko Kö I und Brawa Köf II
Salonwagen in Potsdam:
Eisenbahn zum Anfassen

RIVAROSSI '93

"Art. 1303 BR59 004 DR"



GENERALVERTRIEB FÜR DEUTSCHLAND:
NOCH GmbH. & Co. - W7988 WANGEN/ALLGÄU

DREAMS STUDIO

"Art. 2136 Uas Le Gouessant"



RIVAROSSI

Modell Eisen Bahner

INHALT 7'93

VORBILD

Am Rande der Stadt
Straßenbahnmodernisierung in Mittenwalde 10

Neu für die deutschen Bahnen:
Kombinationssignale 13

125 000 PS im Stall:
Seit 150 Jahren Lokomotiven in Halberstadt 14

PotsTausend:
Viel Bahn: Fahrzeugausstellung und Salonwagentreff 18

Die Bahnen der Isle of Man
Ein Eisenbahnparadies: Fünf Bahnen in drei Spurweiten 55

MODELL

Die Euroschiene
Dreizehn Clubs an einer Schiene 6

TEST
Köf II von Brawa und **Kö I** von Piko 34,38

Haltestelle Schwarzburg
Eine Bauanregung aus Thüringen für Kenner 40

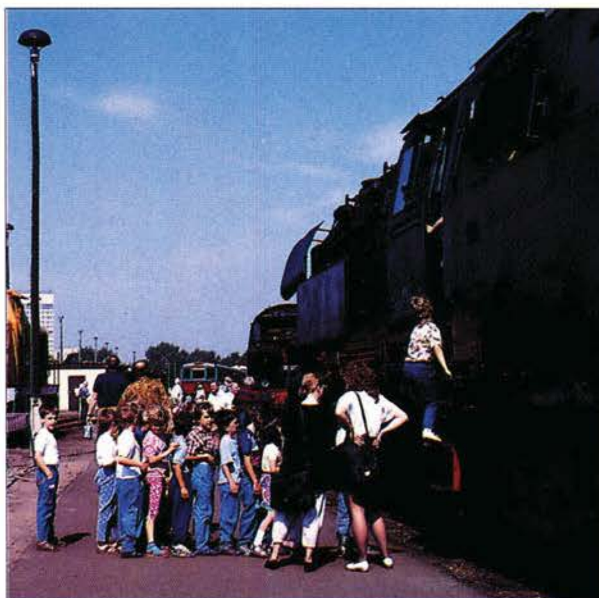
So bauen wir
Eine Brücke, die keine ist. 45

Güterwagenverschnitt
Oberwagenlaternen aus Leuchtdioden 48

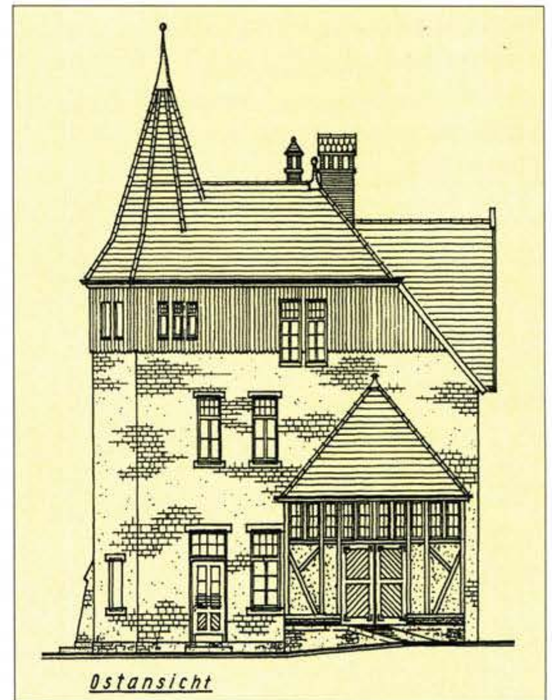


Landesweite Zentren zur Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen gibt es in Deutschland erst seit zwei Jahren. Nach der Wiedervereinigung kam dafür der Stein ins Rollen. Was am Rande von Mittenwalde, einer südlich von Berlin gelegenen Kleinstadt, in Sachen Straßenbahn geschieht, lesen Sie ab **Seite 55**

Zum Titelbild:
Europa beginnt sich zu mausern mit all den Schwierigkeiten, die dieser Zustand mit sich bringt: Fliegen wollen, ohne es – federlos – schon zu können. Die Modelleisenbahner sind da unkomplizierter. Mit dem Modulbau haben sie das Problem des Zusammenwachsens längst gelöst. Wie sich dreizehn Vereine aus acht europäischen Ländern zu einer funktionstüchtigen 240-Meter-Anlage zusammenfanden, erlebten wir auf der Intermodellbau in Dortmund.
Foto: A. Stirl



Zu einem einmaligen Spektakel in Sachen Eisenbahn wurden Ausstellungen und Sonderfahrten anläßlich der 1000-Jahr-Feier in Potsdam. Dampflokomotiven „Zum Anfassen" waren besonders bei Kindern gefragt.
Seite 18



Baupläne kann ein Modellbauer nie genug bekommen. Aus der Vorratskiste von Günter Fromm stammen die Pläne der Haltestelle Schwarzburg.
Seite 40



RUBRIKEN

Prellbock	5
Fahrplan	5
Drehscheibe	20
Güterschuppen	24
Modelldrehscheibe	30
Tips und Tricks	47
Auskunft	52
Bahnpost	54
Vorschau	59
MEB -Fahrzeug-Lexikon	60

Dies ist der Triebwagen Nr. 20 (Baujahr 1884) der Manx Electric Railway in Ramsey. Wo Ramsey liegt? Auf der Isle of Man! Mehr über die vielen Bahnen des kleinen Eilandes auf **Seite 16**



EXKLUSIV!

Die packende Geschichte des Kaiserzuges

Die bewegte Geschichte des historischen Zuges vom Bau in Breslau am Ende des vorigen Jahrhunderts bis heute. Das Sonderheft erzählt von »glorreichen« Zeiten, Exil und Versteckspiel.

Ab 19. Mai im Handel oder direkt beim Verlag!

SFR 25,00
DM 25,-

Modell Eisen Bahner

ALFRED GOTTWALDT

DER HOFZUG



SR. MAJESTÄT DES DEUTSCHEN KAISERS, KÖNIGS VON PREUSSEN

Bisher unveröffentlichte Fotos: der Kaiserzug, wie ihn keiner kennt!

Der Hofzug so, wie ihn der »Reisekaiser« liebte!

Originalquellen machen das Sonderheft zum Lesevergnügen

Das Geheimnis des Salonwagens – wo war er versteckt? Wer wußte Bescheid?

Die original historischen Bauzeichnungen ganz groß zum Aufklappen.

Coupon einfach ausschneiden und absenden an T & M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin

BESTELLCOUPON

☒ Ja, ich bestelle ☐☐ Exemplar(e) vom MEB Sonderheft Nr. 2, »Der Hofzug Sr. Majestät, des Deutschen Kaisers, Königs von Preußen« zum Preis von je DM 25,00 inklusive Versandkosten.

Ich zahle ☐ mit beiliegendem Verrechnungsscheck ☐ bequem und einfach per Bankeinzug

Kontonummer (kein Sparkonto) — Bankleitzahl (bitte vom Scheck abschreiben)

Name des Geldinstitutes

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ — Ort

✗

Datum, Unterschrift

MEB Vertrauensgarantie: Ich weiß, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der MODELL EISENBAHNER, T&M Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 11001, O-1100 Berlin, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

- auf 100 Seiten alles über den Kaiserzug
- spannend erzählt, voll überraschender Erkenntnisse
- viele bisher unveröffentlichte Originalabbildungen und Textquellen
- viel Farbe und 2 extra Klapptafeln
- Der Preis: DM 25,00

Bestellung an:
T & M Verlagsgesellschaft mbH
– Spezialverkauf –
Postfach 11001 · O-1100 Berlin

Dialog

Zu einem in der Branche bislang unüblichen Schritt entschloß sich Zeuke TT. Sei es drum, ob die massiven Angriffe gegen die von Geschäftsführer Parisel in Heft 3/93 dargelegten Grundsätze zur Ersatzteilversorgung der Auslöser waren oder ob es – wie verkündet – künftig zum Stil des Hauses gehören wird: Die Berliner TT-Zentrale hatte Kunden und Händler in Berlin, Dresden und Leuna zum Gespräch mit der Geschäftsleitung eingeladen. Themen: Alle, die das Herz der TT-Gemeinde bedrücken. Sie reichten dann auch von den Prinzipien der Produktentwicklung bis zum Gleissystem und zu den leidigen Ersatzteilen.
Die debattierten Probleme spiegeln getreulich die Aussagen wieder, wie sie seit geraumer Zeit auf unserer Leserbriefseite zu finden sind. Und auch die Tendenz zum Besseren, wie in dieser Ausgabe nachlesbar, leuchtete auf.
Abgesehen davon, daß so eine Zusammenkunft von Produzent und Kunden außerhalb der Nervosität einer Messe für beide Seiten höchst ergiebig ist, wurde eines deutlicher, als man es bei nur flüchtigem Hinsehen wahrhaben möchte: Der ständig vorgehaltene Vergleich zwischen den etablierten Altfirmen aus dem Südwesten und den neuen Altfirmen aus dem Osten taugt nichts, geht am Kern der Sache vorbei, verkennt total die Situation.
Zeuke, 1945 gegründet, zwischenzeitlich verstaatlicht und ab 1990 im Reprivatisierungsprozeß, stand im Frühjahr 1991 vor dem „Aus". Tradition und Engagement der 600 Mitarbeiter reichten nicht, angesichts der knallharten Wettbewerbssituation mit einem ungenügenden Produkt am Markt zu bestehen.
Die von der Treuhand eingeräumte Frist bis Ende 1991 brachte eine enorme Reduktion der Mitarbeiter auf unter hundert und mit dem Rest der Belegschaft die Neuaufnahme der Produktion. Der alte Maschinenpark und die alten Warenbestände waren von der neuen GmbH nicht übernommen worden (somit auch keine Ersatzteile). Darum erwies sich die Zusammenarbeit mit BEMO (1991 bis 1993) als nützlich; viel know how konnte transferiert werden.Der Markt der ex-DDR reicht für Zeuke zum Überleben nicht aus. In den alten Bundesländern ist der TT-Marktanteil gering.
Der Qualitätsstandard zwang Zeuke, Modelle, deren Formen noch benutzbar sind, völlig zu überarbeiten und gleichzeitig neue Modelle zu entwickeln.
Es ist ungemein schwer für die Alteingesessenen, dem ständigen Druck nach Neuheiten nachzukommen. Um wieviel schwieriger aber ist die Situation, wenn ein Traditionsbetrieb, hieße er nun Zeuke oder Piko oder Gützold oder Pilz, von denen über Nacht Wunder erwartet werden, völlig bei Null beginnen müssen, gepaart mit einem riesigen Investitionsbedarf.
Zeuke TT scheint es geschafft zu haben. Das Konstruktionsbüro unter Hans-Christian Rothe arbeitet auf Hochtouren, mit Pilz ist man sich wegen des neuen und auch lieferbaren Gleissystems einig und das Händlernetz wird verdichtet. Sachlichkeit und Konstruktivität zeichnen diesen Dialog von beiden Seiten aus. Wenn es ein Anfang war, dann war es ein guter.
G.K.

FAHRPLAN  Ausstellungen, Termine, Markt

Selfkantbahn
11.7. Kinderfest, Mitfahrten auf der Draisine, Tombola, u.v.m.;7.8.Wochenende des Eisenbahnfreundes.Alljährlich erinnert diese Veranstaltung an die Aufnahme des Dampfbetriebes im Jahre 1991;8.8.Alle betriebsfähigen Fahrzeuge der Selfkantbahn sind im Einsatz. Abfahrten in beide Richtungen ca. alle 40 Minuten;14.8. Güterzug mit Personenbeförderung, ab Schierwaldenrath 16 Uhr, um 19.30 Mondscheindampffahrt ab Schierwaldenrath, Preis 28.- DM mit Abendessen; 9.-15.8. Arbeitswoche, Hinweise dazu bitte erfragen; 26.9. letzter Betriebstag, alle Dampfzüge im Einsatz.
Info:Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e.V., Herr Müller, Tel: 02133/477655

17./18.7. Bahnhofsfest
zu 150 Jahre Strecke Halberstadt - Magdeburg mit Fahrzeugausstellung, Mitfahrten im Führerstand, u.v.m.; Modellbahnausstellung im Empfangsgebäude Bf Halberstadt, Öffnungszeiten: 16.7. 14-18 Uhr, 17./18.7. 10 bis 18 Uhr.
Zu diesem Jubiläum siehe auch Beitrag auf den Seiten 14-17 dieser Ausgabe.
Info: Modellbahnclub Halberstadt e.V., H.-J. Eicke, Kornstr. 6, 38820 Halberstadt, Tel: 03941/602971.

Bayerisches Eisenbahnmuseum
4.7. Saisonabschlußfahrten auf der Localbahnstrecke Monheim-Fünfstetten mit Nebenbahndampfzügen; 18.u.25.7. Dampfzugfahrten von Nördlingen und Feuchtwangen als Zubringer zum "Dinkelsbühler" (hist. Stadtfest); 1.8. Dampfsonderzüge von Nördlingen nach Gunzenhausen; 8.8. Bahnhofsfest in Dinkelsbühl, Dampfzugfahrten Nördlingen-Feuchtwangen, Fahrzeugausstellung, Mitfahrten auf Führerstand u.v.m.; 15.u.22.8. Museumsfahrten von Nördlingen über Dinkelsbühl nach Feuchtwangen mit Lok BR 50 und hist. Triebwagen, oder Diesellok BR V36; 28./29.8. "Rieser Dampftage" im Eisenbahnmuseum mit Modellbahnausstellung, Draisine-Fahrten, Lokparade, von 10-17 Uhr.
Info: Bayerisches Eisenbahnmuseum e.V., PF 1316, 86720 Nördlingen, Tel: 09081/9808.

1.8. Abschiedsfahrt der 74 1192
Preuß. T12 und P8 gemeinsam im Einsatz mit "Museumszug im Ruhrtal" zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost. Info: DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, Tel: 0234/492516.

7./8.8. Bahnhofsfest
im Eisenbahn-Museum Dieringhausen, Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrtern, Modelleisenbahn des Spur-1-Teams, Hagen e.V.; 9./10.10. Hist. Fahrzeugschau im Museum, Lokmitfahrmöglichkeiten, Modelleisenbahn des Spur-1-Teams, Hagen e.V.
Info: Eisenbahn- Museum Dieringhausen, Hohler Str. 2, 51645 Gummersbach-Dieringhausen.

15.8. Kleinbahntag
in Bruchhausen-Vilsen mit Triebwagenverkehr nach Eystrup und Mehrzugbetrieb bei der Museums-Eisenbahn.
Info: Deutscher Eisenbahn-Verein e.V., 27305 Bruchhausen-Vilsen, Pf 1106, Tel: 04252/4414.

22./23.8. Dampflokfest
mit 98 812 und 75 1118 sowie auf der Schmalspurstrecke Amstetten-Oppingen mit 99 7203; 29.8. Sonderfahrt von Karlsruhe Hbf mit 01 1066 nach Basel, weiter mit dem Schweizer Krokodil nach Olten zum Hauensteinfest.
Info: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Hasenäckerstr. 46, 71397 Leutenbach.

24.-26.9. Drei P8-Loks im Einsatz
auf dem Streckennetz der Teutoburger Wald-Eisenbahn AG mit 38 1182, 38 1772 und 38 2267 sowie 50 3655 und 80 039.
Teilnahmegebühr: 3 Tage 290.-DM, 1 Tag 110.-DM, gewerbliche Videofilmer 4000.-DM. Anmeldungen bis 23.07.93.
Info gegen Rückumschlag: Eisenbahn-Tradition e.V. 48268 Greven

Internationaler Modellbahnwettbewerb vom 1.-17. Oktober 1993 in Budapest

Der Internationale Modellbahnwettbewerb findet anläßlich der nun schon tratitionellen Modelleisenbahnausstellung vom 28. - 30.September.1993 im Verkehrsmuseum Budapest statt.
Veranstalter ist der ungarische Modelleisenbahn-Verband MAVOE.
Teilnehmen können Verbände, Vereine, Klubs und Einzelpersonen. Zur Teilnahme am Wettbewerb sind Modelle zugelassen, die bisher noch nicht an internationalen Wettbewerben teilgenommen haben.
Bewertet werden die Modelle durch eine int. Jury, nach den bekannten Bedingungen (NEM-Normen).

Die Bewertung erfolgt nach den Kategorien:
A1: Triebfahrzeuge (Eigenbau - außer Radsätze, Kupplungen, Zahnräder, Motoren)
A 2: Triebfahrzeuge (Umbauten von Industriemodellen)
A3: Triebfahrzeuge (Frisuren)
B1: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Reisezug- u. Güterwagen, Spezialfahrzeuge, Selbstbau wie A 1)
B 2: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Umbauten wie A 2)
B 3: Fahrzeugmodelle ohne Antrieb (Frisuren wie A 3)
C: Eisenbahnhochbauten (Bahnhöfe, Haltepunkte, Brücken usw.)
D: Eisenbahntechnische Konstruktionen (Eisenbahnkräne usw.)
E: Museumsmodelle (Antrieb ist nicht erforderlich)
F: Dioramen und Module (NEM 900 ... 906)

Die Modelle sind bis spätestens 28. September 1993, 10 Uhr zu senden bzw. direkt abzugeben an das
Verkehrsmuseum Budapest, Petöficsarnok/Stadtwäldchen, H- 1146 Budapest, Zichy Mihaly ut.

Die Jury tagt vom 28. bis 30. September. Die am Wettbewerb teilnehmenden Modelle werden anschließend vom 1. - 17. Oktober 1993 im Verkehrsmuseum ausgestellt.
Bei der Ausstellungsleitung können auch Modelle, die nicht am Wettbewerb teilnehmen, zur Ausstellung angemeldet werden. Anmeldungen sind bis zum 15.9.1993 zu richten an:

Herrn
Dipl.-Ing. Zoltàn Ràzgha
Nepfürdö u 43.f.2.
H-1138 Budapest XIII
Tel: 498-407

Rücktransport der Modelle am 18. Oktober 1993.



Die Euroschi

Zwölf goldene Sterne auf blauem Grund zeigt die Flagge des vereinten Europas. Dreizehn Modellbahnclubs aus sieben europäischen Ländern folgten dem Ruf der Interessen-Gemeinschaft Modelleisenbahn (IGM) Kaarst, ihre Anlagenmodule anläßlich der Intermodellbau '93 in Dortmund mit denen der Rheinländer zu einer Riesenanlage zu vereinen. Europa pur – und ein gutes Beispiel für Politiker, wie wir meinen.



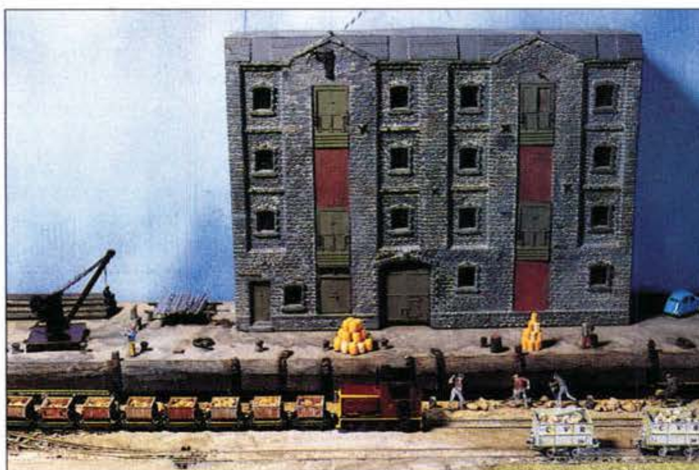


ene

Was dem großen Vorbild selbst nach den gefallenen Zollschranken immer noch technische und organisatorische Schwierigkeiten bereitet, der nahtlose und völlig problemfreie Übergang der Eisenbahntransporte von einem europäischen Land in das andere, gelang den Modelleisenbahnern auf Anhieb: der Bau einer Riesenmodellanlage mit ausgewählten Modulen bekannter und wenig bekannter Clubs aus Belgien, England, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Rumänien und der gastgebenden Interessen-Gemeinschaft in Modelleisenbahn Kaarst/Deutschland.

Die Idee

Kaarst ist eine Kleinstadt mit etwas mehr als 40 000 Einwohnern in Nordrhein-Westfalen, eine Hochburg des Modelleisenbahnwesens. Neben der hier genannten einen Interessen-Gemeinschaft machte noch ein weiterer Kaarster Club in der Vergangenheit von sich reden, die Modellbahn-Arbeitsgemeinschaft Kaarst (MAK), eine Gruppe, die sich besonders dem Modulanlagenbau in der Nenngröße N mit viel technischem Know-how verschrieben hat.



Solent Model Railway Group (GB): Typisch englisches Speichergebäude an einem Hafenbecken mit natürlichem Wasser und funktionsfähiger Feldbahn.



Gruppo Fermodelistco D.L.F. (I): Im Schatten der Häuser unterhält sich Madonna Lucia mit Schwester Sophia über die Schädlichkeit des Alkohols.

Wer so dicht an der Westgrenze unseres Landes wohnt, ist natürlich auch reiselustig, und da die handlichen H0-Module der IGM geradezu zur Mitnahme auf verschiendenen Reisen ins Niederländische und anderswohin aufforderten, gibt es bereits seit Jahrzehnten feste Clubverbindungen zwischen den Kaarstern und Modelleisenbahnern in Holland, Belgien und Luxemburg. Die Idee zur Euro-Rail, der Europaschiene in 1:87, kam den Clubmitgliedern, als sie die Ausschreibungen des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) zur diesjährigen Intermodellbau in Dortmund in den Händen hielten. So großzügig war ihnen noch nie ein Platz zur Verfügung gestellt worden. Was machen mit mehr als 400 m² Austellungsfläche in der modellbahnträchtigen Halle 6? Gewiß, die clubeigene Modul-Anlage, ergänzt durch zahlreiche private Modellbahnstückchen, hätte den ➪

I
Spez.-Modul „NO CROSS"
Tipton Parva GB
Abstellbahnhof Kaarst
Präsentationsstand von EUROTRACK
D
NL

TEILNEHMER DER EUROTRACK

★ **Belgien**	Assotion des modelistes ferrvianires (AMFSL) c/o Jose Burton, Ave aux fleurs 20 B-6760 Bleid.
★ **Deutschland**	Interessen-Gemeinschaft IGM Kaarst. c/o Ernst Schneidewin, Azaleenweg 5, W-4044 Kaarst.
★ **England**	Solent Model Railway Group c/o Mr. Ian How, 3 Grove Road Shirly, Southampton, SO 1 3HH, England.
★ **England**	Tipton Parva John & Jane Jacobs, Wessex 09 Group, England.
★ **Frankreich**	Association des Modeliste Havrais Amateurs (AMHA) c/o Francois Cherfils, 40 Rue de Marronniers, F-76610 Le Havre
★ **Frankreich**	La Traction Countancaise, c/o Jean Pierre Hankut, 6 Chemin des Soures, F-50200 Countances.
★ **Frankreich**	Le Sotteville Modele Club Ferroviare Major Thieremberg, 2 Rue du Seregent F-76300 Sotteville les Rouen.
★ **Frankreich**	Rail miniature Cannesis, Maison du quartier du chemin vert, Ruen Pierre Carneille 2, F-14000 Caen.
★ **Italien**	Dopo Lavoro Ferroviari DLF. Via XX. Septembre 17 I-37129 Verona V.R.
★ **Niederlande**	Holland Spoor Hr. J.J. den Hond, Heyermannstraat 24 NL-2985 Ridderkerk
★ **Österreich**	Bahnklub 1951 Wien Mariahilferstr. 108, A-1070 Wien.
★ **Rumänien**	Club modelistico Bacareti Bukarest

Platz auch gefüllt, allerdings wäre das gewesen wie (fast) jedes Jahr: immer wieder die gleichen Ansichten. Doch da waren ja noch die Freunde aus Bleid und Comblain au Pont, aus Southampton, Le Havre, Verona, Ridderkerk und Wien. Und weil man gerade noch einen rumänischen Modelleisenbahner zu Gast hatte, wurde der auch noch gefragt: „Zweischienen-Gleichstrom-System? 12 Volt? Modul-ähnlich?" „Da". Die Ausstellungsidee „Eurotrack" hatte eine Gestalt.

Die Vorbereitung

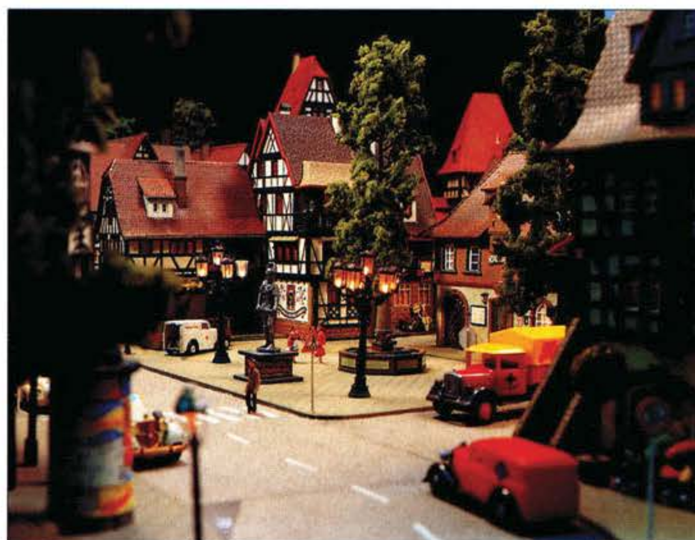
Die Interessen-Gemeinschaft Modellbahn Kaarst ist Mitglied der europäischen Vereinigung Eurotrack, einem Zusammenschluß von Eisenbahn-Modellbauclubs verschiedener europäischer Länder. Zur Zeit besteht dieser lose Zusammenschluß, der den Modulbau in der Nenngröße H0 zum Hauptinhalt hat, aus Vereinen aus acht Ländern: Belgien, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Niederlande, Österreich und Rumänien.
Zu der Dortmunder Ausstellung hatten 13 Vereine mit mehr als 100 Modulen ihre Teilnahme zugesagt. Da in fünf der teilnehmenden Länder beim Vorbild Linksverkehr die Regel ist, mußte ein Wechselmodul geschaffen werden, das einen kreuzungsfreien Fahrtwechsel der Züge ermöglichte. „No cross", nannten die Kaarster dieses Spezialmodul, und es wären nicht die Freunde der IGM gewesen, wenn sie daraus nicht eine tolle Überführungskonstruktion gemacht hätten. Seit 1991 nehmen die Rheinländer regelmäßig an Ausstellungen der Eurotrack-Vereinigung in Belgien und Frankreich teil.
Die Vereinigung Eurotrack selbst ist vielfach noch unbekannt, was sich jedoch im Zusammenhang mit der weiteren politischen und wirtschaftlichen Integration in Europa sehr bald ändern dürfte. Dabei kam es bereits im November 1985 zu Partnerschaftsbeziehungen zwischen englischen und französischen Modelleisenbahn-Clubs. Daraus entwickelte sich im Februar 1988 die offizielle Gründung dieses ersten überregionalen, europäischen Verbandes, der seine Arbeit jährlich mit einer Gemeinschaftsausstellung krönt. Dieses Jahr nun fand diese Ausstellung unter der Schirmherrschaft des IGM Kaarst statt, die sich dieser Aufgabe mit Bravour unterzogen hatten.

Die Ausstellung

Nirgendwo in der Halle 6 der Westfalenhallen in Dortmund herrschte so viel internationales Flair wie an der Anlage der IGM Kaarst. Dazu trugen neben der Großanlage Eurotrack eine wunderschöne, kleine Schmalspuranlage des Ehepaars Jacobs aus Wessex und ein Informationsstand bei, an dem Holländer zeigten, wie man aus Neusilberdraht Zäune lötet und Franzosen kreativ mit natürlichen Ästen und Foliagen hantierten.
Umgerechnet 24,53 Vorbildkilometer maß die Hauptgleisfahr-



Association des modeliste ferrovianieres (B): Die liebevoll gestaltete Urwaldinsel im Fluß scheint nicht nur die Enten und die Angler anzulocken.



Interessen-Gemeinschaft Modellbahn Kaarst (D): Aus heimatlichen Impressionen kommt diese Marktplatzatmosphäre einer deutschen Kleinstadt.



strecke der europäischen Gemeinschaftsanlage in der Länge. D-Züge brauchten zum Befahren der gesamten Strecke eine halbe Stunde, Güterzüge mit Zwischenhalten und Rangierbedienungen eine ganze Stunde. Da beginnt Modellbahn-spielen Spaß zu machen!

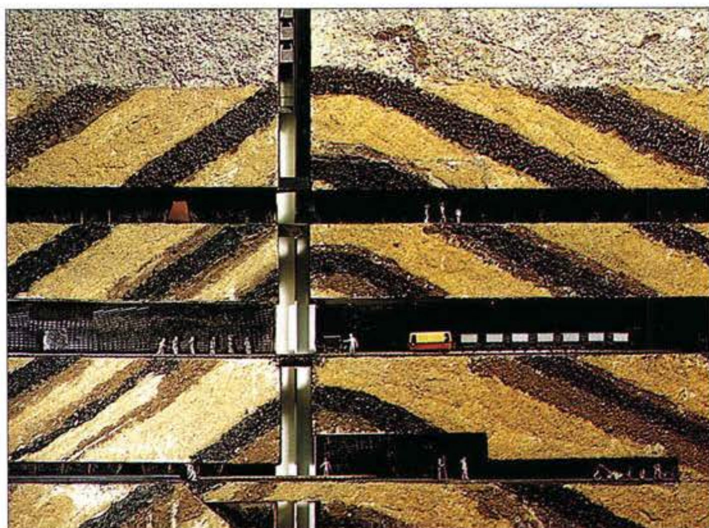
Und das waren die Glanzlichter, die auf der Eurotrack-Anlage strahlten:

• Die Solent Model Railway Group aus Southampton zeigte Module, auf denen der Bau des Kanaltunnels dargestellt wurde – stark verkürzt, versteht sich. Daneben plätscherte in einem Hafenbecken mit betriebsfähiger Feldbahn natürliches, leicht verschmutztes Leitungswasser.

• Tripton Parva ist der Name einer Schmalspuranlage in der Nenngröße H0n3, die von dem Ehepaar Jacobs aus Wessex betrieben wird. In typisch mittelenglischer Atmosphäre rangierten viele selbstgebaute Schmalspurfahrzeuge zwischen einem verdeckten Abstellbahnhof und dem Endbahnhof.

• Süditalienisches Ambiente macht die Gestaltung der Module des Dopo Lavoro Ferroviari aus Verona aus. Vor einer durchgehenden Hauptbahn pendelte eine urige hölzerne Straßenbahn in einer Häu-serzeile nach süditalienischem Vorbild.

• Die Assoziation des Modelistes es Collectionneurs aus Comblain au Pont in Belgien brillierte mit einer sehr gut gestalteten Fachwerkbrücke, die kurz vor einer Tunneleinfahrt liegt, und an deren östlichen Widerlagen emsig gebaut wird.



Holland Spoor (NL): Während Förderkörbe lautlos in den Schächten auf und nieder gleiten, rattern in den Flöz-Streben die Kohlehunte in H0.

• Landschaftsgestaltung per excellence scheint die Stärke der Assotion des modeliste ferroviaнieres aus Bleid in Belgien zu sein. An den hervorragend gestalteten Lanschaftsszenen nach belgischen Vorbildern konnte man sich nicht sattsehen.

• Schnitte durch Bergwerksanlagen kennt man gewöhnlich nur aus Museen. Die Freunde der AG Holland Spoor zeigten einen solchen, etwa 1,20 m hohen Schnitt mit funktionsfähigem Hunteantrieb in den Streben und emsig gleitenden Förderkörben in den Schächten.

• Die Modelleisenbahner von La Traction Contancaise zeigten die vorbildgetreue Nachbildung ihres Heimatbahnhofs und eines dieser Anlage vorgelagerten Viadukts in Superausführung.

• Die Beschreibung der französischen Provence löst bei vielen Erinnerungen an unverwechselbare Kleinstadtidylle aus. Der Club Loco Association St. Paul Loisirs aus La Selle la Forge präsentierte eine solche Idylle auf seinen Anlagenteilen.

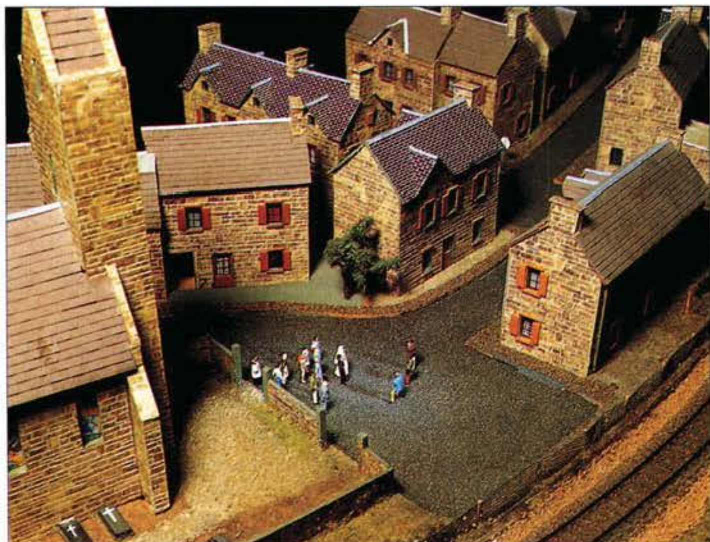
• Ein Bahnhofsgebäude aus der Gründerzeit nahm sich der le Sotteville Modele Club zum Vorbild und baute den Bahnhof Yvetot mit einer anschließenden Essigfabrik nach.

• Mit verschmitztem Lächeln spießen die Freunde des Rail miniaure Canneais aus Caen in Frankreich exquisite Szenen aus dem Alltag auf. Daß sie auch großräumig bauen können, zeigt die Nachbildung eines Betonsteinwerkes.

• Der Club Modelle SF, Bucuresti gehört gerade zur Eurotrack-Gemeinschaft und war deshalb nur durch einen Modellbauer vertreten, die Häusermodelle verbreiteten jedoch lebendige Karpaten-Atmosphäre. Sogar die Holzschindeln auf den Dächern waren aus originalem Holz geschnitzt.

Resümee

Der Aufwand hat Methode. Neben dem Ruhm, die bisher größte Präsentation der Eurotrack gewesen zu sein, brachte die Ausstellung wertvolle Erkenntnisse über das Funktionieren einer solchen Großanlage. G. K.



La Traction Contancaise (F): Für eine Hochzeit in Südfrankreich sind das arg wenig Gäste. Die Nachbildung der Kathedrale ist jedoch vom feinsten.

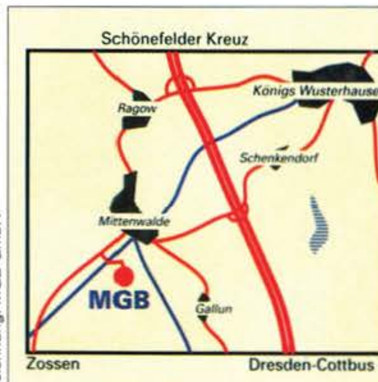
Fotos: KLAWIAN



Am Rande der Stadt

Straßenbahnmodernisierung in Mittenwalde

Nur 20 km südlich von Berlin, mitten in der Mark Brandenburg, befindet sich die mittelalterliche Kleinstadt Mittenwalde. Hier werden seit 1991 in einem ehemaligen Instandsetzungswerk für Militärtechnik Straßenbahnen rundum modernisiert. Die Mittenwalder Gerätebau GmbH (MGB) sorgt inzwischen für Schlagzeilen, gelang es doch dort, in kürzester Zeit Straßenbahnfahrzeuge früherer Baujahre mit zeitgemäßer Technik und Inneneinrichtung auszustatten. Somit entstehen kostengünstige Alternativen zu Neubaufahrzeugen.



Zeichnung: MGB GmbH

Die bemerkenswerte Werkgeschichte der MGB GmbH hat ihren Ursprung in der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Riesige Tonvorkommen wurden auf dem sogenannten Schöneicher Plan, gelegen zwischen Mittenwalde und Zossen, abgebaut und in naheliegenden Ziegeleien verarbeitet. Nichts brauchte die aufstrebende Reichshauptstadt Berlin mehr als Ziegel. 1895 erhielt Mittenwalde durch die regelspurige Königs Wusterhausen-Mittenwalde-Töpchiner Kleinbahn (KMT) Anschluß an das Eisenbahnnetz. Hinzu kam die im Jahre 1900 eröffnete Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME). Beide Bahnen hatten in Mittenwalde eigene Bahnhöfe, die erst 1933 miteinander verbunden wurden. KMT und NME vereinigten sich aber von Anfang mit ihren Anschlußgleisen auf dem Schöneicher Plan.



Die ersten BVG-Fahrzeuge sind bereits in Mittenwalde. Der Wagen 218 143-1, ein T6, wird zerlegt und danach völlig neu aufgebaut.

Müll und Seife

Als die Tonvorkommen schließlich zur Neige gingen, erwiesen sich die Tongruben als ideale Ablage für einen Teil des in der Reichshauptstadt Berlin anfallenden Mülls. Noch vor dem ersten Weltkrieg übernahmen beide Bahnen Mülltransporte zum Schöneicher Plan.
Ebenfalls angefahren wurden Knochen aus den Berliner Schlachthöfen, die aber nicht abkippt, sondern auf dem Gelände der heutigen MGB GmbH in einer neu errichteten Seifenfabrik der Firma Sunlicht verarbeitet werden konnten. Während des zweiten Weltkrieges mußte man in den Werkhallen Plexiglas für die Ausstattung von Militärflugzeugen herstellen. Nach 1945 nutzte man die Anlagen zur Reinigung medizinischer Geräte, dann übernahm die Kasernierte Volkspolizei das Gelände.
Ab Mitte der 50er Jahre wurde hier der VEB Lehrgeräte- und Reparaturwerk (LRM) Mittenwalde ansässig. Später dem Kombinat Spezialtechnik Dresden unterstellt, mußte nun hochempfindliche und z. T. fahrbare Militärtechnik instand gesetzt werden, wofür neue Werkhallen gebaut wurden. Das von Anfang an bestehende Anschlußgleis vom Schöneicher Plan in das Werk besteht noch heute, ebenso die ehemalige und seit 1949 von der Deutschen Reichsbahn betriebene KMT. Noch Ende 1945 sind die Anschlußgleise in Richtung Zossen an die Hauptbahn Berlin–Dresden verlängert worden. Nur die NME fährt heute nicht mehr vor Ort. Sie endet seit 1948 im Süden von Berlin – ein Ergebnis des kalten Krieges.

In den Sommermonaten des Jahres 1990 – kurz vor Auflösung des Warschauer Vertrages – hatten die 650 Mitarbeiter des LRM Mittenwalde keine Arbeit mehr. Aufträge blieben aus, die Planwirtschaft funktionierte nicht mehr. Zur Abwicklung von Restarbeiten wurden kaum Mitarbeiter benötigt. Export-Militärtechnik im Werte von 20 Millionen DM stand auf dem Gelände. Niemand wußte damit etwas anzufangen. Inzwischen war die Firma der Treuhandanstalt unterstellt worden, das Werk stand zur Disposition.

Und nun?

In eigener Initiative suchten die Mittenwalder Gerätebauer nach Marktlücken. Versuchsweise wurden Windmühlen zur Energieversorgung, Waschanlagen für Fahrzeuge, Fahrräder und Ziegeleitechnik hergestellt. Doch mit diesen Produkten waren die Märkte nicht zu erobern, die Absatzchancen gleich Null.
Zufällig erfuhren die Mittenwalder Ende 1990 während ergebnisloser Verhandlungen über den Verkauf von Ziegeleitechnik in Halle (Saale), daß die Hallesche Verkehrs-Aktiengesellschaft (HAVAG) Möglichkeiten zur Modernisierung ihres TATRA-Straßenbahn-



HAVAG-Fahrzeuge werden nach dem Sandstrahlen langzeitkonserviert.

wagenparkes suchen. Die Gerätebauer aus der Mark überlegten nicht lange, nahmen noch am gleichen Tag Kontakt mit der HAVAG auf. Genügend Erfahrungen aus dem Fahrzeugbau waren vorhanden, wohl wissend, daß noch viel hinzuzulernen wäre. Wenige Wochen danach rollten zwei Trieb- und ein Beiwagen aus der Saalestadt nach Mittenwalde. Die ausgeführten Modernisierungen entsprachen den Vorstellungen der HAVAG, das Signal für weitere Modernisierungen wurde auf Fahrt gestellt. Nun kam der Stein ins Rollen, in kürzester Zeit mauserte sich die nun als MGB GmbH bezeichnete Firma zu einem Spezialbetrieb für die Straßenbahninstandsetzung.
Zum 1. Januar 1992 wurde die MGB GmbH aus der Obhut der Treuhand entlassen. Gesellschafter ist nun ein amerikanischer Konzern, der sich mit der Entsorgung von Atomtechnik beschäftigt. Das wollte er ursprünglich auch in Mittenwalde tun. Nun ist er durch die Initiative der Mittenwalder Gerätebauer Eigentümer des ersten zentralen Straßenbahninstandsetzungsbetriebes in Deutschland geworden.
In der Tat sind die einstigen Militärtechniker in eine permanente Marktlücke gestoßen, die mehr und mehr auch in den alten Bundesländern starkes Interesse weckt. Noch 1991 wurden Fahrzeuge für die Betriebe in Magdeburg und Frankfurt (Oder) modernisiert. Die märkische Qualitätsarbeit sprach sich schnell herum.

Modernisierte Straßenbahnzüge bis zum 31. Mai 1993

Jahr	Anzahl	Typ	Verkehrsbetrieb
1991	16	T4/B4	Halle (Saale)
	1	T4/B4	Magdeburg
	1	KT4D	Frankfurt (Oder)
1992	16	T4/B4	Halle (Saale)
	2	KT4D	Zwickau
	2	GT4	Halle (Saale)
1993	6	KT4D	Frankfurt (Oder)
	3	GT4	Halle (Saale)
	7	T4/B4	Halle (Saale)
	1	GT4	Halberstadt

Leistung zählt

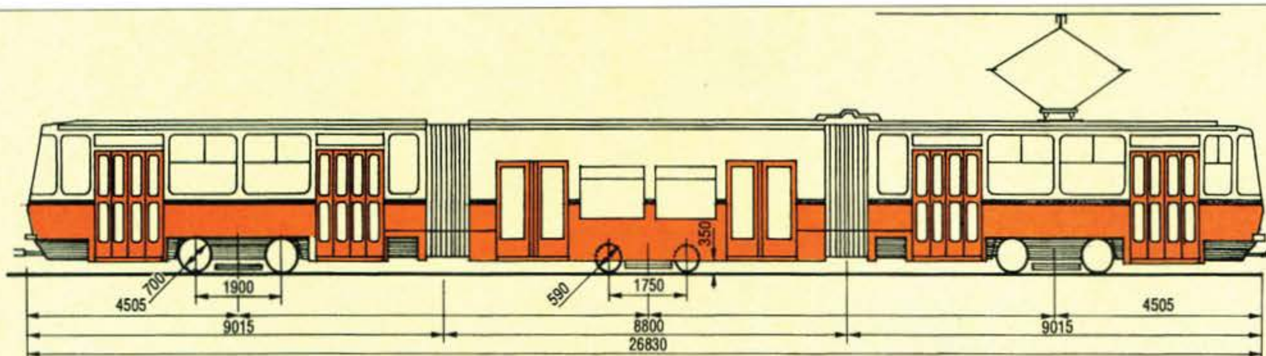
Inzwischen gibt es einen Konkurrenten in der gleichen Branche, der ebenso erfolgreich ist: die Waggonbau Bautzen GmbH. Beide Unternehmen bieten ihre Leistungen an, der Auftraggeber entscheidet.
Die große Zeit der „Einheitsfahrzeuge“ ist vorbei. Jede Stadt läßt ihre TATRA-Wagen nach eigenen Vorstellungen und für eigene Betriebsbedingungen umbauen. Dementsprechend unterschiedlich sind die anfallenden Kosten. Während eine „kleine Modernisierung“ pro Zug für Frankfurt (Oder) 330 000 DM kostet, greift die HAVAG tiefer in die Tasche. Zwei Triebwagen und ein Beiwagen, mit neuer Fahrzeugtechnik, überarbeiteten Drehgestellen und neuer Inneneinrichtung ausgestattet, kosten die Saalestadt runde 2 Millionen DM.
Von den 250 Mitarbeitern der MGB GmbH sind 190 mit der Straßenbahnmodernisierung be- ➪



Spachtelarbeiten an einem T4 bzw. B4.



Der 1991 für Halle in Mittenwalde modernisierte Prototyp wird Anfang April 1993 den anderen umgebauten Fahrzeugen angepaßt.



Bisher nur ein Angebot: TATRA-Wagen des Typs KT4D können ebenfalls auf Wunsch mit einem Niederflur-Mittelteil ausgerüstet werden.

Zeichnung: MGB GmbH/Döring



Modernisierte KT4D-Fahrzeuge für Frankfurt (Oder) auf dem Gelände der MGB GmbH, dahinter ein Gebäude der ehemaligen Seifenfabrik.

Die wichtigsten Modernisierungsarbeiten

Verkehrsbetrieb Halle (Saale)
Wagentyp T4/B4
- konservierter Wagenkasten, verzinkte Einstiegstreppen
- modernisierte Drehgestelle (neue Federung, Schienenbremsen)
- Einbau Choppertechnik für den geringeren Energieverbrauch
- Außenschwingtüren, neues Fahrgastinformationssystem
- Fahrzeugführerraum mit medizinisch getesteten Sitz und neuem Bedienpult

Verkehrsbetrieb Frankfurt (Oder)
Wagentyp KT4D
- neues Design im Fahrgastraum
- modernisierter Fahrzeugführerraum
- Fahrgastsicherung an den Türen
- schallmindernde und flammhemmende Maßnahmen
- Metrixanzeiger für die Fahrgäste
- elektro-mechanische Besandungsanlage

Verkehrsbetrieb Haale (Saale)
Wagentyp GT4
- neuer abschließbarer Fahrzeugführerraum mit Bordrechner
- Drehstromtechnik für pneumatische Anlage und für die Heizung
- neue gepolsterte Schalensitze
- Lichtschranken an den Türbereichen
- elektronische Fahrgastinformation

Verkehrsbetrieb Nürnberg/DUEWAG
Mittelteil
- Herstellung einer 6 400 mm langen Niederflurkarosserie im Auftrage der DUEWAG für die Erweiterung eines herkömmlichen Gelenkzuges

Verkehrsbetrieb Karlsruhe/DUEWAG
Mittelteil
- Herstellung einer 8 570 mm langen Niederflur-Rohbaukarosserie für die Erweiterung eines herkömmlichen Gelenkzuges

schäftigt. Die Betriebsanlagen werden immer besser dem neuen Produkt „Straßenbahn" angepaßt. Ein elektrifiziertes, dreischieniges Probegleis für Regel- und Meterspur wird angelegt, um die fertiggestellten Fahrzeuge nicht erst beim Auftraggeber testen zu können, sondern direkt auf dem Gelände der MGB GmbH. Weitere Gleisanlagen wird es allerdings nicht geben, denn der Transport mit speziell angefertigten Straßenrollern von einer Halle in die andere ist effektiver und bewährt sich ausgezeichnet.
Inzwischen beschränkt sich die Modernisierung nicht nur auf die TATRA-Fahrzeuge der Typen T4/B4 und KT4D, sondern berücksichtigt auch die von den Betrieben in Halle und Halberstadt aus Stuttgart übernommenen Gelenkzüge des Typs GT4. Hinzu kommt die Herstellung ganzer Karosserien. Die Nürnberger Straßenbahn und Karlsruher Stadtbahn erhalten für ihre Gelenkzüge in Mittenwalde hergestellte Rohbauten für Niederflur-Mittelteile. Die MGB ist hierbei Unterauftragnehmer der DUEWAG. Angeboten wird außerdem ein Niederflur-Mittelteil für den KT4D. Ein Konsortium besteht zwischen der DUEWAG, Siemens, der Waggonbau Bautzen GmbH und der MGB GmbH für das groß angelegte Modernisierungsprogramm zahlreicher in Berlin eingesetzter TATRA-Bahnen. Mittenwalde hat die T6/B6-Fahzeuge zu erneuern, Bautzen die KT4D/KT4Dt-Fahrzeuge. Nur so können Kosten gering gehalten werden, denn weder in Mittenwalde noch in Bautzen kann alles selbst gebaut werden. Modernste Elektronik kommt von Siemens oder der AEG, bewährte Technologie für den Fahzeugbau von der DUEWAG, und die Drehgestelle werden in Vetschau auf den neuesten Stand gebracht.
Im Durchschnitt werden 50 bis 55 Arbeitstage für die Modernisierung eines Fahrzeuges benötigt. Alle drei bis vier Tage verläßt eine modernisierte Tram Mittenwalde. Dank einer landesweiten Strassenbahn-Modernisierungswelle sind die Auftragsbücher gegenwärtig gut gefüllt.
In der Perspektive sollen in der Mittenwalder Gerätebau GmbH komplette Niederflurstraßenbahnen gebaut werden. Außerdem sollen bei Bedarf ausgemusterte Straßenbahnfahrzeuge für Drittländer aufgearbeitet werden. So könnten hergerichtete Gotha-Fahrzeuge in Südamerika oder Rußland noch gute Dienste leisten. Ganze Aufarbeitungsprogramme sind – maßgeschneidert auf die jeweiligen Verhältnisse – im Angebot.



Fast zur Abnahme bereit: ein T4 mit völlig neuer Innenausstattung.

Fotos: wdm

Weniger Kosten

Zentren zur Modernisierung von Straßenbahnfahrzeugen hat es bisher in Deutschland noch nicht gegeben, weder im Westen noch im Osten. Da die Straßenbahn ohnehin im Aufwind ist, dürfte auch in Zukunft großer Bedarf der Modernisierung von Trambahnfahrzeugen bestehen. Denn nur ein Drittel der Kosten für ein Neubaufahrzeug sind im Durchschnitt für eine solche Modernisierung erforderlich. Einziger Nachteil: Das Niederflursystem bleibt ausgespart, es sei denn, die Auftraggeber beabsichtigen, die Gelenkzüge mit entsprechenden Mittelteilen zu ergänzen. Passende Angebote gibt es inzwischen.

Wolf-Dietger Machel

Neu für die Deutschen Bahnen:

Kombinationssignale

Mit der Wiedervereinigung der Deutschen Bahnen galt es, nicht nur Gleislücken wieder zu schließen, sondern auch ein neues, gemeinsames Signalsystem für die Zugfolgesignalisierung zu schaffen. Das war umso dringlicher, als mit den elektronischen Stellwerken in Eilsleben und Berlin modernste Sicherungstechnik installiert wurde, die für die weitere Ausstattung der Bahnen Schrittmacherfunktionen erfüllt. Der Vorstand der Deutschen Bahnen hatte deshalb bereits im Frühjahr 1991 entschieden, beim Bau solcher Stellwerke und bei allen Neuplanungen künftig das Kombinationssignalsystem einzusetzen.

Die DB verwendet bisher für ihre Lichtsignale das Haupt-/Vorsignalsystem (Hv), die DR das Lichthaupt- und Lichtvorsignalsystem (Hl). Die Schaffung eines neuen und einheitlichen Systems war aus vier Gründen erforderlich:

- Die zunehmende Aufteilung der Strecken bei der DB in immer kürzere Blockabschnitte führte zur Häufung von Signalen mit Haupt- und Vorsignal am selben Mast. Eine Vereinfachung war dringend geboten.
- Das Hv- und das Hl-System sind zueinander unverträglich: Gleiche Signalbilder haben unterschiedliche Bedeutung!
- Mit der Einführung neuer Weichenbauformen bei der DR sind in Weichenstraßen höhere Fahrgeschwindigkeiten zugelassen. Das Hl-System reicht für deren flexible Anzeige nicht aus.

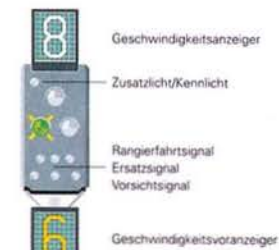
Das Kombinationssignalsystem vereint die Vorzüge beider Systeme. Seine Vorteile:

- weniger Lichtpunkte,
- einfache, eindeutige Signalbilder,
- feinstufige Signalisierung der Geschwindigkeit.

Kombinationssignale können die Funktion eines Vorsignals (gelbes Mastschild), eines Hauptsignals (rotes Mastschild) oder eines Mehrabschnittsignals (rotes und gelbes Mastschild) haben. Außer den Lichtpunkten für den Halt- und die Fahrtbegriffe können zusätzliche Signalbegriffe angezeigt werden:

- Zusatzlicht für verkürzten Signalabstand,
- Zusatzlicht für Vorsignalwiederholer,
- Kennlicht für eine betriebliche Abschaltung,
- Rangierfahrsignal usw. (siehe Zeichnung).

Selbstredend wird auch bei den Kombinationssignalen durch die induktive Zugsicherung überwacht, daß die Triebfahrzeugführer die zulässigen Geschwindigkeiten einhalten.



Mehrabschnittsignal. Rechts daneben, im Verhältnis verkleinert dargestellt, das Vorsignal und das Hauptsignal.

Fahrt. Bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 80 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 80 km/h bis zum nächsten Signal.
Fahrt mit Fahrplangeschwindigkeit.

Fahrt. Bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 60 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 60 km/h. Bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 40 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 40 km/h im anschließenden Weichenbereich.

Fahrt. Bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 80 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 80 km/h, am nächsten Signal Halt erwarten.
Halt

Fahrt. Bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 80 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 80 km/h, bis zum nächsten Signal Geschwindigkeit auf 40 km/h ermäßigen.
Fahrt mit höchstens 40 km/h, am nachfolgenden Signal Halt erwarten. Der Bremswegabstand zu diesem Signal ist verkürzt.
Halt

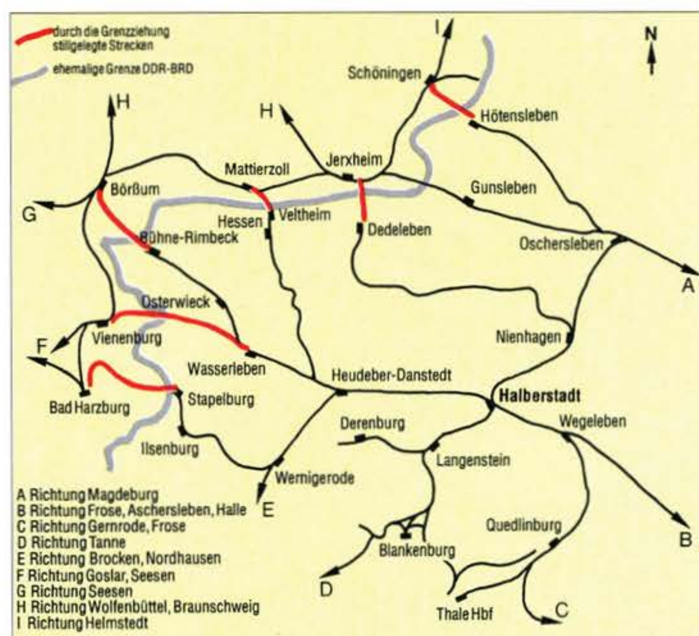
Beispiele der Kombinationssignalisierung. ▶

Quelle: Siemens

125 000 PS IM STALL

Halberstadt: 47 000 Einwohner, Kreisstadt, Eingangstor zum Harz. 1843 erhielt Halberstadt Bahnanschluß und eine Lokomotivstation. Sie wurde ständig erweitert, verändert, zum Bw erhoben und 1945 durch Luftangriffe zerstört. Danach wieder aufgebaut, ist es bis heute für wichtige Zugförderungsleistungen zuständig. Und: Die letzte Dampflokplanleistung der Deutschen Reichsbahn vor einem Güterzug übernahm am 29. Oktober 1988 das Bahnbetriebswerk Halberstadt.

Am 15. Juli 1843 begann für Halberstadt mit der Eröffnung der Magdeburg–Halberstädter Eisenbahn (MHE) das Zeitalter der Schienenstränge. Schnell entwickelte sich Halberstadt zu einem Knotenpunkt. Ab 2. Juli 1862 fuhren auch zwischen Halberstadt und Thale Personen- und Güterzüge. Am 1. März 1869 kam die Verbindungsstrecke Halberstadt–Heudeber hinzu, und am 31. März 1873 wurde die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) eröffnet. Bis auf die HBE gingen am 1. Januar 1886 alle anderen Halberstadt berührenden Strecken in das Eigentum des preußischen Staates über. Zuständig war die Eisenbahndirektion Magdeburg, die als Reichsbahndirektion zum 1. Januar 1931 aufgelöst wurde. Halberstadt kam fortan zur Rbd Hannover. Nach dem zweiten



Zeichnung: Haupt/Döring

Die Strecken der DR um Halberstadt im Jahre 1967. Die deutsch-deutsche Grenze mit den unterbrochenen Strecken ist gut erkennbar.

Seit 150 Jahren sind in Halberstadt Lokomotiven beheimatet

Foto: Haupt

Zeichnung: Haupt/Döring

Halberstadt: Die Werkstätten der MHE im Jahre 1852 mit einem für damalige Verhältnisse beachtlichen Umfang.

Lokschuppen III im Zustand von 1894. Es handelt sich um einen typisch preußischen Eisenbahnbau.

Weltkrieg entstand durch die Teilung Deutschlands wiederum eine Rbd in Magdeburg. Sie wurde infolge der Wiedervereinigung Deutschlands am 15. Oktober 1990 aufgelöst. Halberstadt gehört heute zur Rbd Halle.

Die Werkstätten

Auf dem Gelände des jetzigen Güterbahnhofs befanden sich 1843 ein Lokomotiv- und Koksschuppen, während an der Vollendung von „...Wasserkran, Vorwärmeeinrichtungen, Bassins, Pumpen, Wasserkran, Vorwärmeeinrichtungen, Bassins, Pumpen, Wasserleitungsröhren..." noch gearbeitet wurde.

Foto: Haupt

Alter Wasserturm im Bereich des heutigen Güterbahnhofs Halberstadt.

Der steigende Verkehrszuwachs erforderte eine ständige Erweiterung der baulichen Anlagen, die meist kurze Zeit nach ihrer Inbetriebnahme schon wieder zu klein waren.

1868 wurde der heutige Personenbahnhof (Pbf) in Betrieb genommen. Die Werkstätten für die Lokomotivunterhaltung erhielten einen neuen Standort westlich des Pbf. Nach 1868 entstand der neue Halbrundschuppen (Schuppen I), der 1883 in einen geschlossenen Rundschuppen umgebaut wurde. Auch danach blieben Erweiterungen nicht aus. Längere Lokomotiven erforderten längere Schuppen und Drehscheiben.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Rangierbahnhof (Rbf) Halberstadt neu gestaltet und erweitert. Güterzuglokomotiven waren bereits 1881 auf dem heutigen Bw-Gelände in zwei Rechteckschuppen (Schuppen II – zweigleisig und Schuppen IIa – drei- ➪

Zeichnung: Haupt/Döring

*Schematische Darstellung der Halberstädter Bahnanlagen, Stand 1992. Das * kennzeichnet die Lage des nach dem zweiten Weltkrieg abgerissenen Teils.*

Zeichnung: Haupt/Döring

Das Bahnbetriebswerk Halberstadt um 1970.


1959: Abnahme der Drehscheibe auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes Halberstadt durch Eisenbahner und Vertreter der Herstellerfirma.



Foto: Sammlung Haupt

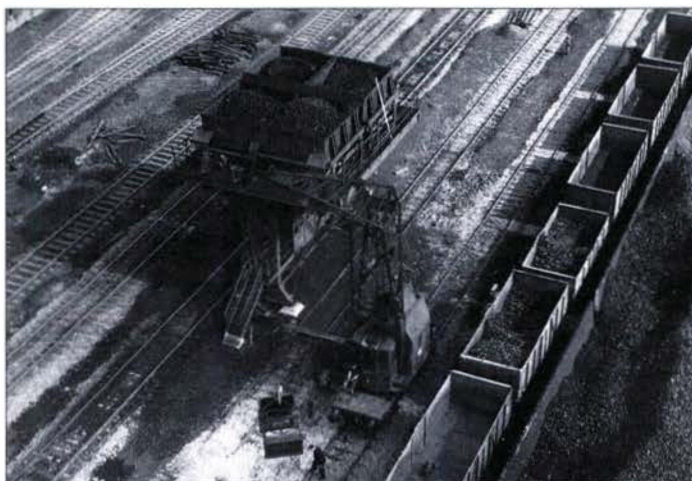


Zwei Wassertürme im Vergleich: die 1912 gebaute Anlage und der im Stil der 50er Jahre gehaltene Neubau mit den dazugehörigen Zeichnungen.

Drehscheiben im Bereich des Bw Halberstadt 1992

Lage	Hersteller	Baujahr	max. Belastung [Mp]	Antrieb	Durchmesser [m]	Bauart
Bw Hab	Fa. Gresse und Co., Wittenberg	1959	350	elektr. Hand Luft	23	Gelenkdrehscheibe
Bw Hab	Maschinenfabrik Deutschland, Düsseldorf	1925	350	elektr. Hand	23	Gelenkdrehscheibe
EST Os	Schmidt und Söhne, Schafstedt	1901	100	elektr. Hand	16	starr
Bf Thale	Fa. Vögele, Mannheim	1923	250	elektr. Hand	23	Gelenkdrehscheibe
Bf Quedlinburg	Gebrüder Böhme, Magdeburg-Neustadt	1889	80	Hand	14	starr

gleisig) untergebracht. Der Vorläufer des heutigen Lokomotivschuppens wurde 1894 als halbrunder Schuppen III mit einer 16-m-Drehscheibe fertiggestellt.
Am 7. April 1945 fielen beide Standorte einem Bombenangriff zum Opfer. Später wurde entschieden, die westlich vom Pbf gelegenen Bw-Anlagen nicht wieder aufzubauen. Von 1950 bis 1958 entstand ein völlig neues Bw, das noch heute existiert.
Nach Übernahme der Privat- und Kleinbahnen durch die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1949 gelangten die Lokbahnhöfe Osterwieck (aufgelöst am 26. September 1992) und Hessen (aufgelöst am 8. Dezember 1969) in den Zuständigkeitsbereich des Bw Halberstadt. Ab 1. März 1968 wurde außerdem das Bw Oschersleben als Einsatzstelle dem Bw Halberstadt unterstellt, diese am 26. September 1992 aufgelöst.


Behandlungsanlagen des Bw Halberstadt – inzwischen längst Geschichte.

Technische Anlagen

Zu den Technischen Anlagen (TA) zählen u.a. die Wasserversorgungstechnik, Drehscheiben, Achssenken, Dieseltankstellen, Bekohlungseinrichtungen, Krane, Besandungstechnik und Schlakkesumpf. Aber auch die Technik auf den Rangierbahnhöfen, u.a. Gleisbremsen und Beidrückeinrichtungen, werden diesem Bereich zugeordnet. Ein besonders aufschlußreiches Kapitel der Halberstädter Bw-Geschichte ist die Wasserversorgung. Das Symbol vieler Bw sind Wassertürme. In Halberstadt gibt es gleich drei davon, zwei befinden sich im Bahnhofsbereich und der dritte Wasserturm steht direkt auf dem Bw-Gelände.
Hinzu kommen noch Wassertürme auf anderen Bahnhöfen. Im Januar 1992 wurden noch acht Wasserkräne instand gehalten. Nähere Einzelheiten über die zum Bw Halberstadt gehörenden Technischen Anlagen sind in den Tabellen zusammengefaßt. Der Rbf Halberstadt ist mit Gleisbremstechnik aus dem Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg der DR ausgerüstet. 1978 wurden erstmals zwei zweischienige Balkengleisbremsen (BGB) mit hydraulischem Antrieb eingebaut. Durch die Weiterentwicklung der Technik genügt heute eine von einer Hydraulikstation angetriebene BGB den Anforderungen. Ab 1983 konnten die Richtungsgleise mit pneumatisch angetriebenen Dreikraftbremsen (DKB 3) ausgestattet werden. Seit 1992 werden in den Richtungsgleisen einige Schraubengleisbremsen mit elektrischem Stellantrieb erprobt.

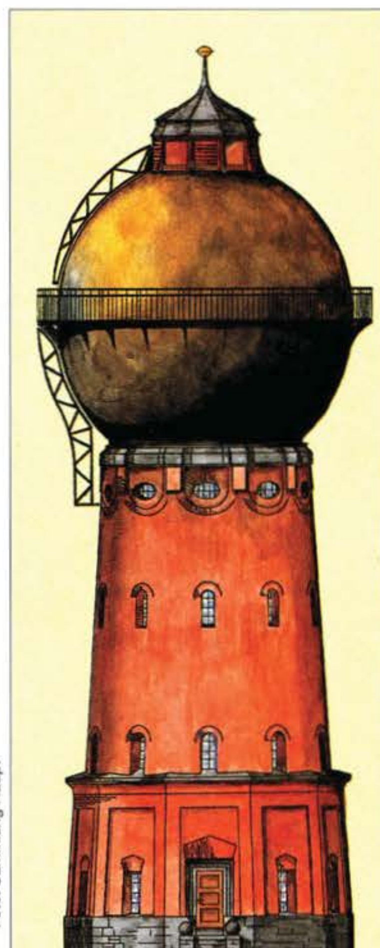


Foto: Sammlung Haupt

Der Lokomotivbestand

Aus der Anfangszeit des Halberstädter Lokeinsatzes ist kaum etwas bekannt. Es liegt jedoch nahe, daß hier die Lokomotiven HALBERSTADT und OSCHERSLEBEN beheimatet waren. Die damals eingesetzten Maschinen

Wasserkräne im Bereich des Bw Halberstadt

Standort	Anzahl der Kräne 1976	Anzahl der Kräne 1992	Hersteller	Baujahr	Bemerkungen
Halberstadt	9	3	Schimpf & Söhne Schimpf & Söhne VEB Keulahütte	1920 1912 1956	Bf Bw Bw
Osterwieck	1	-	-	-	
Oschersleben	2	2	?	1915	EST
Quedlinburg	2	1	Schimpf & Söhne	1920	
Wernigerode	2	1	Schimpf & Söhne	1910	
Nienhagen	1	-	-	-	
Blumenberg	2	1	?	1947	ex Bw Magdeburg

trugen wegen ihrer dunkelgrünen Farbgebung und der blanken Messingteile den Spitznamen „Spinat mit Ei". Für den ständig anwachsenden Güterverkehr waren später Cn2-Lokomotiven vorhanden. Um die Jahrhundertwende gehörten die bewährten preußischen Gattungen S 3, S 7, P 3, G 3 und G 7 auch in Halberstadt zum täglichen Bild. Kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges war Halberstadt außerdem die Heimat für zahlreiche G 8 und P 8. Beide Gattungen sollten zusammen mit der T 14.1, G 8.2 und der G 10 bis in die 20er Jahre hinein in Halberstadt bestimmend sein. Bemerkenswert dabei ist die Tatsache, daß die 1914 gelieferten und späteren DR-Lokomotiven 38 1525, 38 1526 und 38 1663 bis 38 1668 15 Jahre und länger in Halberstadt verblieben.

Die ersten in Halberstadt beheimateten Einheitslokomotiven waren die 03 085 bis 03 090 des Kruppbauloses. Sie trafen im Sommer 1932 ein und verdrängten die S 10.1, für die extra Anfang der 20er Jahre unter großem Aufwand der Lokschuppen I umgebaut wurde.

Die Baureihe 03 blieb bis zum Ausbruch des zweiten Weltkrieges die einzige Einheitsbauart in Halberstadt.

Im zweiten Weltkrieg rollten viele der preußischen Länderbahnlokomotiven ab zum Ostbahneinsatz. Doch im Sommer 1941 war auch das Ende der 03-Ära in Halberstadt gekommen. Als letzte Lokomotive verließ die 03 088 Halberstadt im März 1943. Dafür erschien ab Februar 1942 mit der 01 059 die erste 01 in Halberstadt. Im September 1942 waren acht dieser legendären Lokomotiven hier zu Hause. Knapp zwei Jahre später war bereits die letzte 01 nach Hannover abgerollt. Als Ersatz für die abgegebenen Lokomotiven wurden Halberstadt Maschinen der Baureihen 41, 42, 44 und 50 zugeteilt. Der Baureihe 44 war kein langer Einsatz beschieden. Alle 1941 und 1942 angelieferten Lokomotiven mußten ab 1943 wieder abgegeben werden. Die Lok 44 370 ging als letzte im Januar 1945 nach Bebra. Dafür erhielt Halberstadt die Maschinen 42 661 bis 42 663 und 42 815 bis 42 819, die jedoch im Januar 1945 größtenteils nach Minden und Braunschweig gelangten. Hinzu kam einen Monat später die 41 681. Sie wurde als letzte Halberstädter Lokomotive im August 1947 Richtung Westen abgefahren. Die ersten Maschinen der Baureihe 50 bekam Halberstadt Anfang 1944. Damals waren hier sieben bis zehn Lokomotiven dieser Baureihe beheimatet.

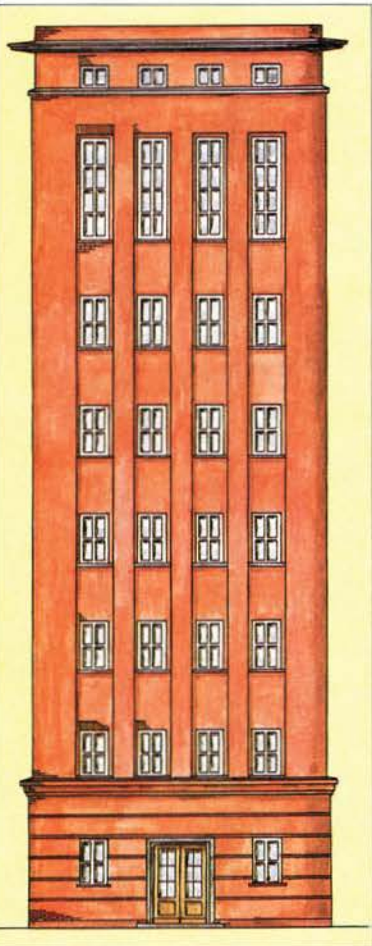
Die Typenbereinigung

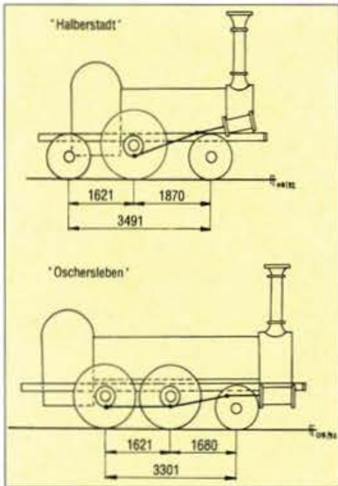
Eine im September 1946 durchgeführte Lokzählung der zum Bw Halberstadt gehörenden Maschinen ergab ein buntes Bild.

Die Deutsche Reichsbahn veranlaßte in den ersten Nachkriegsjahren eine Typenbereinigung des Lokomotivparkes. So wurde der neu gegründeten Rbd Magdeburg die Baureihe 50 zugeteilt. In Halberstadt waren 1950 insgesamt 39 derartige Lokomotiven als „Mädchen für alles" beheimatet. Personenzüge zog aber noch meist die P 8. Für den Rangierdienst standen weiterhin die T 14 und T 14.1, T 16, G 8 sowie die 1949 übernommenen Privat- und Kleinbahnlokomotiven zur Verfügung, wodurch sich die Typenvielfalt erweiterte. Am 3. Dezember 1958 traf mit der 23 1043 in Halberstadt die erste Neubaulok ein. Weitere sechs 23er folgten. Sie verdrängten die P 8 für immer aus Halberstadt. Doch bereits im Oktober 1960 endete der 23.10-Einsatz. Dafür übernahmen Lokomotiven der Baureihe 41 den hochwertigen Reisezug- und den schweren Güterzugdienst.

Am 26. März 1959 erreichte die 50 3554 als erste Rekolok Halberstadt. Viele 50.35-Lokomotiven wurden Halberstadt direkt aus dem Raw Stendal zugewiesen. Etwa 25 bis 30 Reko 50er bildeten das Rückgrat der Zugförderung im Bw Halberstadt bis in die 70er Jahre hinein.

Frank Haupt / Dirk Endisch





Zeichnungen: Haupt/Döring; Fotos: Haupt

Technische Daten der Lokomotiven HALBERSTADT und OSCHERSLEBEN

(Maße gerundet, Lok ohne Tender)

Lokomotiven	HALBERSTADT	OSCHERSLEBEN
Hersteller	Borsig	Borsig
Baujahr	1843	1851
abgekürzte Bezeichnung	1A1 n2	1B n2
zulässige Fahrgeschwindigkeit [km/h]	≈ 28	≈ 25
Zylinderdurchmesser [mm]	303	381
Kolbenhub [mm]	508	609
Laufraddurchmesser [mm]	990	990
Treib-/Kuppelraddurchmesser [mm]	1 522,5	1 522,5
Achsstand der Lok [mm]	3 491	3 301
Masse der leeren Lok [t]	13,5	22,25
Masse der Lok mit Vorräten [t]	15,0	24,5
größte Leistung [kW (PS)]	≈ 90 (122)	≈170 (231)
Kesselüberdruck [bar]	≈ 5	≈ 5,7

Wassertürme im Bereich des Bw Halberstadt, Jan. 92

Standort	Speichervolumen [m³]	Inbetriebnahme	Außerbetriebnahme ca.
Bf Halberstadt Wehrstedter Brücke	350	1911	1989
Bw Hab	175	1958	1989
Bf Nienhagen	150		1991
Bf Quedlinburg	150		1989
Bf Blumenberg	100	1912	-
ESt Os	150		1989/90

Abkürzungen

Blk	Blankenburg
Bm	Bahnmeisterei
BR	Baureihe
Bw	Bahnbetriebswerk
Bww	Bahnbetriebswagenwerk
B 81	Bundesstraße 81
EST	Einsatzstelle
Gbf	Güterbahnhof
Hab	Halberstadt
HBE	Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn
Lokbf	Lokbahnhof
Mg	Magdeburg
MHE	Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn
Os	Oschersleben
Pbf	Personenbahnhof
Raw	Reichsbahnausbesserungswerk
Rb	Reichsbahn
Rbd	Reichsbahndirektion
Rbf	Rangierbahnhof
TA	Technische Anlagen
Wg	Wernigerode
Wgl	Wegeleben



Foto: D. Lehmann

Trotz regnerischen Wetters war die internationale Salonwagenausstellung am 22. und 23. Mai 1993 auf dem Gelände des Reichsbahnausbesserungswerkes Potsdam stark besucht. Auch in den Wagen herrschte starker Andrang.

PotsTausend
und Eisenbahn pur

Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam ist 1000 Jahre alt. In die Feierlichkeiten einbezogen war ab Mitte Mai 1993 eine Woche lang die Eisenbahn – und das in mehrfacher Hinsicht.

Vom 15. bis 23. Mai 1993 fand auf dem ältesten noch in Betrieb befindlichen Bahnhof im Land Brandenburg, dem Bahnhof Potsdam Stadt, eine von der Reichsbahndirektion Berlin organisierte Fahrzeugausstellung statt. Viele bekannte Veteranen der Schiene präsentierten sich auf dem Güterbahnhof, und fast alle sind mit der 155jährigen Eisenbahngeschichte Potsdams verbunden. 20 Triebfahrzeuge und 24 Wagen konnten besichtigt werden, unter ihnen auch moderne Regionalbahnfahrzeuge. Die Bahn warb zum Mitfahren, wenngleich Potsdam seit dem 23. Mai – durch Bauarbeiten bedingt – für zwei Jahre fast gänzlich vom direkten IC-Verkehr abgekoppelt worden ist. 41 269 Besucher sahen sich das große Spektakel an. Viele Fans erreichten den Bahnhof Potsdam Stadt mit einer historischen S-Bahn, die mehrmals am Tage von und nach Berlin Zoologischer Garten verkehrte. Hinzu kam ein Traditionszug mit Dampftraktion zwischen Berlin Hbf und Potsdam Stadt. Der eigentliche Höhepunkt der Eisenbahnwoche in Potsdam war die auf dem Gelände des Reichsbahnausbesserungswerkes gezeigte internationale Salonwagenausstellung am 22. und 23. Mai 1993. Vorgestellt wurden 33 historische und moderne Salonwagen – allesamt kostbare Einzelstücke. Das Prunkstück stellte der zuvor im Raw Potsdam äußerlich restaurierte Kaiserwagen des deutschen Hofzuges dar. Er war hier nach 50 Jahren wieder der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Auch ausländische Wagen, u. a. aus Polen, Italien und Finnland, standen im Mittelpunkt des Geschehens. Jedes Fahrzeug hat seine Geschichte, mit ihnen reisten berühmte Staatsmänner. Sachkundige Betreuer aus den jeweiligen Ländern beantworteten geduldig Fragen der Besucher. Diese einmalige Schau fand außerordentlich großen Anklang – an beiden Ausstellungstagen wurden 15 000 Besucher registriert – und wird

Der neue BDEF-Vorsitzende



Wolfgang Schacht
Jahrgang 1931

Anzeigenleiter im Verlagswesen

1959–1992 Vorsitzender Eisenbahnfreunde Hannover e.V., jetzt Ehrenvorsitzender

1968–1982 Geschäftsführer des BDEF

1992–1993 Stellvertretender Vorsitzender des BDEF

1976-1993 Mitglied im MOROP-Präsidium



Die Exponate der Fahrzeugausstellung standen in relativ großen Abständen auf den Gleisen. Mit S-Bahn-Zügen dieser Bauart wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Erkner–Potsdam im Jahre 1928 eröffnet.

Fotos: B. Schulz



Die Original-G 8 des Eisenbahnmuseums Darmstadt-Kranichstein wurde im ZNTK Piła (ex Raw Schneidemühl, heute Polen) betriebsfähig aufgearbeitet und in den Originalzustand versetzt. In Potsdam fand sie viel Beachtung.





Foto: J. Lübben

Am 18. Mai 1993 wurde den Pressevertretern der äußerlich restaurierte deutsche Kaiserwagen mit der ursprünglichen Farbgebung vorgestellt.

Dicht umlagert war auch der holzbeplankte Salonwagen der Norwegischen Staatsbahn. Er wurde 1926 gebaut und trägt noch heute die schlichte Nr. 100.

mit Sicherheit in die Memoiren der Eisenbahnfahrzeugausstellungen eingehen.

Wie bereits im Heft 6/93 berichtet, tagte vom 20. bis 23. Mai 1993 der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. in Potsdam. Ein umfangreiches Rahmenprogramm ermöglichte zahlreiche Exkursionen in die Region. Auf der am 21. Mai 1993 stattgefundenen Delegiertenversammlung wurde Wolfgang Schacht mit absoluter Mehrheit zum neuen Vorsitzenden des BDEF gewählt.

Summa summarum: Potsdam bot eine Woche lang viel Sehenswertes und Einmaliges rund um die Eisenbahn. Nicht zuletzt den Stadtvätern ist es zu verdanken, daß alle Veranstaltungen zum Festprogramm der 1000-Jahr-Feier gehörten. Bleibt zu hoffen, daß in Zukunft weitere gut organisierte Ausstellungen und Sonderfahrten im Potsdamer Raum folgen.

Wolf-Dietger Machel

Salonwagen in Potsdam

Fahrzeug	Wagen-Nummer	Baujahr	Eigentümer	Standort
Kaiserwagen	10 207	1889	Verkehrsmuseum Dresden	Raw Potsdam
Kronprinzenwagen	10 375	1905	Eisenbahn-Kurier	Wien
Masarigk-Wagen Aaz	51548940 080-1	1930	ČD	Česke Velenice
Reichspressechefwagen	518003-80 001-9	1937	Historische Eisenbahn	Frankfurt (Main)
Rheingold-Speisewagen	518008-43 022-6	1928	Freundeskreis Eb Köln	Köln-Nippes
Rheingold-Gesellschaftswagen	508009-43020-0	1928	Freundeskreis Eb Köln	Köln-Nippes
Rheingold-Salonwagen	518002-43023-0	1929	Freundeskreis Eb Köln	Köln-Nippes
Konferenzwagen	518789-90 002-5	1979	SNCF	Paris
Salon-Maschinenwagen	608099-25700-8	1937	Dampfeisenbahn Weserbergland	Rinteln Nord
Salonwagen A 21	100	1926	Norwegische Staatsbahn	Sorusand
Adenauer-Wagen	518089-80314	1943	Bundesbahndirektion Köln	Köln
Gesellschaftswagen	518089-50900-5	1938	Verkehrsmuseum	Nürnberg
Konferenzwagen	518089-85922-8	1939	Verkehrsmuseum	Nürnberg
Kanzelwagen	518089-53901-0	1940	Verkehrsmuseum	Nürnberg
Salonwagen	615089-80008-5	1969	Verkehrsmuseum	Berlin-Lichtenb.
Salonwagen	518009-40305-7	1956	Eisenbahn-Kurier	Freiburg
Salonwagen S 10	518189-80010-6	1966	ÖBB	Wien
Salonwagen S 11	518189-40011-3	1940	ÖBB	Wien
Württemberg. Personenwagen	605099-17212-0	1868	Verkehrsmuseum Dresden	Raw Potsdam
Württemberg. Personenwagen	605099-10361-2	1901	Verkehrsmuseum Dresden	Dresden
Württemberg. Personenwagen	605099-22-100-0	1863	Verkehrsmuseum Dresden	Velten
Salonwagen	01	1929	FS	Rom
Salonwagen	06	1930	FS	Rom
Salonwagen	16	1931	FS	Rom
Salon-Hechtwagen	518009-40505-2	1917	Historische Eisenbahn	Frankfurt (Main)
Salonwagen	605099-66665-9	1943	Eisenbahnclub E.C.A.	Aschersleben
Pullman-Salonwagen	4129	1927	DSM Heerlen, Niederlande	Glen
Salonwagen	801 988	1957	PKP	Warschau
Salonwagen	6251898004-2	1974	PKP	Warschau





Fotos: B. Schulz

Aus der Ladestraße des Bahnhofs Potsdam Stadt wird demnächst ein Bauplatz. Hier entsteht ein neuer Bahnhof mit IC-Hotel inbegriffen. Wird dann der Zusatz „Stadt" im Bahnhofsnamen dem Wort „Hauptbahnhof" weichen?

Moderne Doppelstockwendezüge werden auch künftig im Regionalverkehr Brandenburgs zum täglichen Bild gehören. Unter anderem auf den Strecken Berlin–Wünsdorf, Königs Wusterhausen–Potsdam und Berlin–Angermünde.

Neue Wagen für den „Glacier-Expreß“



Die ersten der 14 bei der italienischen Firma BREDA von der Furka-Oberalpbahn (FO, Nr. AS 4021–4030) und der Brig-Visp-Zermatt-Bahn (BVZ Nr. AS 2011–2014) bestellten Panoramawagen sind bei den jeweiligen Bahnen eingetroffen. Auch die Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) ließ sich sechs dieser Wagen liefern. Jedes Fahrzeug kostet 1.5 Millionen Franken.

Sie unterscheiden sich von den bisherigen FO-Panoramawagen durch noch größere Fensterfläche und – erstmals bei Schmalspurbahnen – die Klimaanlage sowie bei den FO-Wagen durch das geschlossene Toilettensystem. Die jeweils 48 Plätze eines Wagens (sie entsprechen auch der Anzahl in Reisebussen) sind in Vierergruppen zusammengefaßt. Zu jeder Sitzgruppe gehören ein Tisch, ein großer Abfallbehälter und viel Platz zwischen den Sitzrücken für das Gepäck. Drei geräumige Garderoben im Abteil und zusätzliche Ablagen in den Vorräumen nehmen das mitunter umfangreiche Gepäck der Reisenden auf. Die am „Glacier-Expreß“ beteiligten Bahnen gingen davon aus, daß für die mehr als sieben Stunden dauernde Reise (fast so lange fliegt man von Zürich nach New York) das Wagenmaterial und der Service höchsten Ansprüchen genügen müssen. Allerdings kaufte die dritte am „Glacier-Expreß“ beteiligte Bahngesellschaft, die Rhätische Bahn (RhB), keinen der Panoramawagen, sondern hält am bequemen 1.-Klasse-Wagen mit zu öffnenden Fenstern fest, ein Konzept, das auch für die neuen Wagen des „Bernina-Expreß“ gilt. In der Sommersaison fahren zwischen Zermatt und St. Moritz bzw. Chur in jede Richtung drei Züge als „Glacier-Expreß“, die, wenn die Züge mehr als sechs Wagen lang sind, außerdem in Disentis bzw. Andermatt getrennt und zusammengestellt werden. „Glacier B“ mit den Zügen 902, Zermatt ab 8.54 Uhr, und 905, St. Moritz ab 10 Uhr, führen nur noch die 1. Wagenklasse und den Speisewagen bis und ab Brig. Der Fahrgast kann wählen zwischen den Panoramawagen, die zwar maximale Rundsicht, aber engere Sitze bieten, und den konventionellen 1.-Klasse-Wagen mit normalen Fenstern, ohne Klimaanlage, dafür breiteren Sitzen. Damit bleibt die RhB am „Glacier-Expreß“ beteiligt. Bisher verkehrten die zuvor von der FO beschafften Panoramawagen nur zwischen Chur und Zermatt. Diese und die restlichen neuen Panoramawagen werden auch in die anderen Züge eingestellt.

Text und Foto: E. Preuß, Berlin



Neubrandenburg unterm Draht

Seit dem 23. Mai 1993 wird die 35 km lange Strecke Neustrelitz–Neubrandenburg elektrisch betrieben. Das derzeit auf dem seit 1945 eingleisigen Abschnitt anfallende Reise- und Güterverkehrsaufkommen rechtfertigte die Elektrifizierung nicht. Jedoch waren die Vorarbeiten in den DDR-Zeiten noch soweit vorangetrieben worden, daß eine Stornierung des Projektes nicht sinnvoll erschien. Auf der für 100 km/h zugelassenen Strecke waren 776 Mastgründungen nötig. 175 km Speiseleitung wurden montiert. Die Baukosten betrugen insgesamt 38 Millionen Mark. Auf dem Bild: Bahnhof Neubrandenburg, Blickrichtung Neustrelitz Hbf.

Text und Foto: A. Forstmann, Berlin



Liebevolle ICE-Pflege in Berlin

Eisenbahner und Fahrgäste lieben ihn alle: den ICE. Nachdem der Pressevorführ-ICE in den Nachmittagsstunden des 22. Mai 1993 den Bahnhof Berlin-Lichtenberg erreicht hatte, wurde der Frontscheibenbereich des einen Triebkopfes liebevoll von einigen Regentropfen befreit.

Foto: F. Forstmann, Berlin

NACHRICHTEN

■ Die Sammlung schmalspuriger Eisen- und Straßenbahnfahrzeuge der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG), die derzeit in einer Industriehalle in Bruchhausen-Vilsen eingelagert ist, muß möglicherweise aufgelöst werden. 1992 wurde mit dem Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) vereinbart, in Bruchhausen-Vilsen ein gemeinsames Kleinbahn-Museum einzurichten. Inzwischen hat der Hallenbesitzer den Mietvertrag noch für 1993 gekündigt. Die DGEG hat hier wenig Handlungsspielraum und kann daher genötigt sein, die Sammlung aufzulösen, da ein Transport an andere Stelle weder vom Transportrisiko her noch finanziell diskutabel ist. Für anstehende Entscheidungen haben die DGEG-Mitgleider ihrem Vorstand das Vertrauen ausgesprochen. US

■ Die vorwiegend mit Dampflokomotiven betriebene ERSTE MUSEUMS-EISENBAHN DEUTSCHLANDS ist wieder mit dem allgemeinen Schienennetz verbunden. Hierzu wurde im letzten Winterhalbjahr ihre im Bahnhof Eystrup von der DB-Magistrale Hannover–Bremen nach Bruchhausen–Vilsen abzweigende 19 km lange regelspurige VGH-Anschlußstrecke mit großem finanziellen Aufwand rekonstruiert. An diesen Arbeiten waren auch Gleisbauunternehmen aus den neuen Bundesländern beteiligt. Von ihnen lieh sich der DEV an mehreren Tagen eine vorher auf der Brockenbahn eingesetzte moderne Richt- und Stopfmaschine aus, um einen Abschnitt der meterspurigen Museumsstrecke nach Asendorf rationell durcharbeiten zu können. DEV

■ Unlängst wurde die Böhmische Comerzialbahnen GmbH (Ceské obchodní dráhy s.r.o.) gegründet. Die Gesellschaft beabsichtigt vor allem, die am 28. Mai 1978 stillgelegte Strecke Velké Brezno–Ústek (Groß Priesen–Auscha) zu reaktivieren. Eingeweiht wurde die einstige k.u.k.-Lokalbahn am 18. August 1890 zum 60. Geburtstag des Kaisers Franz Josef I. 1918 übernahmen die ČSD die Betriebsführung. Bis Ende der 50er Jahre waren noch die alten Dampflokomotiven der Baureihe 313.4 in Betrieb. Dann begann die Verdieselung. Das ständig geringer gewordene Verkehrsaufkommen führte schließlich zur Streckenstillegung. Am 29. und 30 Mai 1993 fanden in Velké Brezno und Zubrnice-Tyniste stark besuchte Fahrzeugausstellungen statt, die an die frühere Lokalbahn erinnerten. Plk

Heeresfeldbahn-Dampflok wieder auf Rügen

NICKI-FRANK S heißt die neue Schlepptenderlokomotive auf der rügenschen Schmalspurbahn Putbus–Göhren. Am 12. Mai 1993 absolvierte die Maschine erfolgreich ihre Probefahrt. Der in Privatbesitz befindliche Dreikuppler wird hier künftig zu besonderen Anlässen im anspruchsvollen Tourismusverkehr anzutreffen sein.

Für den Einsatz auf Heeresfeldbahnen im zweiten Weltkrieg ließ die Deutsche Wehrmacht Dampf- und Diesellokomotiven bauen. Für die Ausbildung der Bedienungsmannschaften auf den oft frontnahen Feldbahnstrecken gab es von 1890 bis 1945 südlich von Berlin Übungsfeldbahnanlagen. Die Lokomotiven mit den späteren Namen FRANK S und NICKI S waren hier ab 1941 beheimatet.

Henschel lieferte die FRANK S mit der Fabriknummer 25983 an die Wehrmacht.

Aus deren Bestand kam sie Ende 1945 zu der neu gegründeten Luckenwalde-Jüterboger Kleinbahn (LJK) als Nr. 1 und 1949 zur Deutschen Reichsbahn als 99 4652. 1965 wurde die Maschine auf die Insel Rügen umgesetzt und war hier die letzte auf der Halbinsel Wittow verkehrende Lokomotive. 1974 wurde die Maschine in die Bundesrepublik Deutschland verkauft und war auf verschiedenen Privat- und Museumsbahnen anzutreffen. Zuletzt verkehrte die ehemalige 99 4652 auf der Jagsttalbahn.

Die HF-Lokomotive 25982 gelangte 1944 nach Österreich und war später u.a. auf der Strecke Bregenz–Bezau in Betrieb. In Privatbesitz übergegangen und als NICKI S bezeichnet, gelangte die Lok über Zwischenstationen schließlich 1984 auch ins Jagsttal. 1993 entstanden im RAW Görlitz aus Teilen der beiden Lokomotiven und einem neuen Kessel die betriebsfähige NICKI-FRANK S und die Denkmallokomotive 99 4652. Letztere wird ihren Platz zu Ausstellungszwecken auf dem Bahnhof Putbus erhalten. Beide Maschinen bleiben jedoch in Privatbesitz.



Auf dem Bild: NICKI-FRANK S mit der RüKB-Lokomotive 52 Mh vor dem Nahverkehrszug 15972 am 12. Mai 1993 im Bahnhof Binz Ost, Richtung Putbus.

Text und Foto: W. Krentzien, Saßnitz



03 204 wieder betriebsfähig

Die viele Jahre als technisches Denkmal vor dem Bw Cottbus aufgestellte Lokomotive 03 204 ist wieder betriebsfähig. Diese Maschine wurde 1936 bei Borsig gebaut und mit der Fabriknummer 14 577 ausgeliefert. Ihr letzter Einsatz erfolgte vom 11. Mai 1971 bis 10. Juni 1977 beim Bw Cottbus. Es ist die einzige erhalten gebliebene Zweizylinder-03 mit altem Kessel und Mischvorwärmer. Bis 1978 waren derartige Maschinen noch beim Bw Lutherstadt Wittenberg eingesetzt, wobei die Lokomotive 03 2083 als letzte im Mai 1979 von dort abgefahren wurde.

Die 03 204 wurde vom Lausitzer Dampflok Club e.V. erworben und wird künftig als Ersatz für die nicht mehr betriebsfähige 44 225 vor Sonderzügen dieses Vereins anzutreffen sein.

Text und Foto: M. Imm, Gräfenhainichen

Kleinbus streifte Schrankenbaum



Auf der Strecke Berlin–Hamburg, zwischen Zernitz und Neustadt (Dosse), wurde am 9. Mai 1993 an der Halbschrankenanlage im Zuge der Bundesstraße 5 der Eisenbahnbetrieb gefährdet.

Ein Kleinbus kam zu spät zum Halten, so daß ein Schrankenbaum an die Dachkante des Kleinbusses stieß. Da dadurch der Schrankenbaum die Endlage nicht erreichte, wurde die Signalüberwachungsanlage für die Halbschranke gestört. Die folgenden Züge durften aus Sicherheitsgründen die Halbschranke nur mit Schrittgeschwindigkeit passieren, was zu erheblichen Zugverspätungen führte. Der Straßenverker war nicht gefährdet, denn die Schranke schloß und öffnete nach Befahren der entsprechenden Schienenkontakte vorschriftsmäßig. Doch gestört blieben die Überwachungssignale. Erst die herbeigerufenen Signalwerker brachten die Technik wenig später wieder in Ordnung,

Auf dem Bild: IC „Elbflorenz" Dresden–Hamburg nähert sich in Schrittgeschwindigkeit dem Bahnübergang. Rechts der Kleinbus.

Text und Foto: B. Sprang, Berlin

NACHRICHTEN

■ Am Pfingstbergtunnel bei Mannheim beendeten Bundesbahn, Bundespost, Telekom, Bosch, Siemens und ANT das Projekt „Tunnelfunk". Hier ist nunmehr die im ICE installierte Kommunikationvoll nutzbar. Dahinter steckt eine weltweit bisher unerreichte Technik, die auf den beiden Neubaustrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart ab sofort durchgehend in Betrieb ist. Sie wurde von 1989 bis 1991 entwickelt, anschließend erprobt und Ende 1992 in allen Tunneln der Neubaustrecken eingebaut. Insgesamt entstanden 213 Tunnelfunkstellen, und 320 km Strecke wurden mit Leckkabeln sowie Stromversorgungs- und Lichtwellenleiterkabeln ausgerüstet. rrr

■ Das neue ICE-Bw München, dessen Halle 455 m lang und vorerst 20 m breit ist, wurde in einer Rekordzeit gebaut. Erst Mitte 1991 erhielt die Bundesbahndirektion München den Planungsauftrag, im November 1991 wurde bereits die riesige Baufläche auf dem Gelände des Hbf München freigemacht. Mitte 1992 war die Baugrube ausgehoben, und am 29. Juli 1992 wurde der Grundstein gelegt. Nachdem erst am 20. April 1993 das Richtfest gefeiert worden war, konnte das Werk bereits am 18. Mai 1993 in Betrieb genommen werden. Der bisher 120 Millionen DM teure Bau soll bis 1995 erweitert werden. rrr

■ Die für Anfang 1993 angekündigte politische Entscheidung über den Bau des seit Jahrzehnten diskutierten Brenner-Basistunnels, der das Kernstück einer neuen leistungsfähigen Eisenbahnmagistrale München–Verona bilden soll, verzögert sich.

Machbarkeitsstudien über den Tunnel selbst liegen seit Frühjahr 1989 vor. Ende 1991 wurden weitere Studien über Zufahrtsstrecken nördlich und südlich des Brenner in Auftrag gegeben. Zum „vorläufigen Endbericht" über Varianten der nördlichen Zufahrt werden nun abermals Ergänzungen für nötig erachtet. Im Süden muß die Streckenführung im Südtiroler Unterland und im Trentino erneut untersucht werden. rrr

■ Aus kleinen Anfängen im Jahre 1955 hat sich die Oberbauaustellung des Verbandes Deutscher Eisenbahn-Ingenieure (VDEI) zu einer internationalen Fachschau mit weltweiter Geltung entwickelt. Kürzlich fand sie im Bahnhof Bad Vilbel bei Frankfurt (Main) auf 70 000 m² Fläche und 3,5 km Gleis zum 20. Male statt. Zu den imposanten Gleisbaumaschinen kommen zunehmend Meßfahrzeuge, Elektronik und Computersteuerungen. Neu entwickelte Transporttechnik erlaubt die Beförderung selbst schwerer Betonschwellenweichen und deren Einbau in kürzester Zeit. rrr

Lokomotivverkäufe der Deutschen Reichsbahn

In letzter Zeit wurden weitere Regelspurdampflokomotiven an Dritte verkauft. Nachstehende Aufstellung schließt an die im Heft 3/93 erfolgte Veröffentlichung an.

Lokomotive	letztes Bw	jetziger Standort	Bemerkungen
44 1489	Rostock-Seeh.	Staßfurt	privat
44 1595	Rostock-Seeh.	Staßfurt	privat
44 1378	Nordhausen		privat
44 2687	Sangerhausen	Paderborn	privat
50 3554	Chemnitz	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
50 3564	Staßfurt (Gt)	Niederlande	VSM
50 3570	Wismar	Bremen	Wiebe Gleisbau
50 3581	Chemnitz	Niederlande	VSM
50 3603	Nossen	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
50 3604	Chemnitz	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
50 3610	Wittenberge	Gummersbach	
50 3616	Chemnitz	Chemnitz	VSE
50 3628	Chemnitz	Chemnitz	BSW
50 3638	Güstrow	Röbel	privat
50 3646	Chemnitz	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
50 3650	Chemnitz	Klingenthal	EF
50 3657	Dresden	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
50 3673	Chemnitz	Sinnsheim	IG Dampflok z.Z Nördlingen
50 3680	Wittenberge	Gummersbach	
50 3688	Arnstadt	Stützerbach	Leihgabe
50 3690	Reichenbach	Nossen	BSW
50 3691	Wittenberge	Kassel	Hessenkurier
52 8004	Cottbus	Paderborn	privat
52 8007	Bautzen	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8019	Zittau	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8020	Dresden	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8037	Hoyerswerda	Paderborn	privat
52 8043	Nossen	Paderborn	privat
52 8015	Elsterwerda	Paderborn	privat
52 8038	Zittau	Paderborn	privat
52 8047	Zittau	Aalen	Royal Speisen
52 8051	Görlitz, z.Z. Aue	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8057	Görlitz, z.Z. Aue	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8069	Görlitz, z.Z. Aue	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8080	Bautzen		
52 8083	Hoyerswerda	Paderborn	privat
52 8095	Bln-Schöneweide	Gummersbach	
52 8111	Zittau	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8116	Cottbus	Gummersbach	
52 8121	Cottbus	Aalen	Royal-Speisen
52 8125	Görlitz	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8130	Görlitz	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8138	Görlitz, z.Z. Aue	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8148	Cottbus		
52 8149	Chemnitz	Chemnitz	BSW
52 8169	Zittau	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8176	Nossen	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8183	Bautzen	Bautzen	VSE
52 8190	Cottbus	Paderborn	privat
52 8191	Zittau	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8198	Bautzen	Wilferdingen	Bw Tuttlingen
52 8199	Zittau		
58 3049	Glauchau	Schwarzenberg	VSE
95 1016	Kamenz	Bautzen	VSE
144 173	Wismar	Bremen	Wiebe Gleisbau ex E44

Ergänzungen zu MEB 3/93 und 4/93
52 8195: an Fränkische Museumsbahn Nürnberg
50 3670: Abstellplatz Polen

Aktueller Plandampf
Bw Wustermark E 3007/8 Nauen–Berlin–Lübbenau (52 8075, 52 8117) (Sa)
Bw Bln-Schöneweide N 4780/93 Berlin–Oranienburg–Rheinsberg (So)
(52 6666, /8079, /8087, /8134) mr/St. K.

MÁV-Nostalgiezüge

Dampfzüge verkehren während der Sommermonate wieder auf der Strecke Balatonfenyves–Csiszta mit der Lokomotive 490.056 und historischen Reisezugwagen. Dampfzugverkehr gibt es außerdem auf der Museums-Schmalspurbahn Fertöboz–Nagycenk. Die Fahrzeiten der täglich verkehrenden Züge sind im ungarischen Kursbuch unter den Nummern 39 und 8 enthalten. Ein besonderer Anziehungspunkt wird der „100jährige Zug" sein. Er verkehrt am 4., 5., 11. und 12. September 1993 zwischen Keszthlay und Badacsonytomaj entweder mit der Güterzugdampflokomotive Nr. 269 (ex 335.095) oder mit der Schnellzugdampflokomotive Nr. 204 (ex 220.194) sowie verschiedenen Reisezugwagen der Baujahre 1854 (!) – 1912. Fahrzeiten: Keszthely ab 11.45 Uhr, Badacsonytomaj an 13.13 Uhr, ab 15.18 Uhr, Keszthely an 16.40 Uhr. Kontaktadresse: MÁV Nosztalgia Kft., Belgard rkp. 26 H-1056 Budapest V. Auf dem Bild: Nostalgiezug auf dem Bahnhof Tapolca mit der Schnellzugdampflokomotive 204 am 7. August 1992.

Text und Foto: S. Klein, Wolfen

Berlin–Königsberg direkt

Unter der Auslandtabelle „B 2/1" verzeichnet das Kursbuch erstmals seit 1945 wieder Züge zwischen Berlin und Königsberg. Jeden Freitagabend verläßt der teils aus ehemaligen DDR- und polnischen Regierungswagen gebildete „Königsberg-Express" Berlin Hbf zu seiner rund 650 km langen Reise. Sie führt über Frankfurt (Oder) – Poznań (Posen) – Bydgoszcz (Bromberg) zunächst nach Tczew (Dirschau). Ab dort benutzt der Zug die klassische Ostbahnstrecke und überquert zwischen Braniewo (Braunsberg) und Mamonowo (Heiligenbeil) die polnisch-russische Grenze. Die Rückfahrt erfolgt in den Nächten von Samstag auf Sonntag.Zu buchen sind die Liege- und Schlafwagenplätze beim Veranstalter „Rail Tours Mochel Reisen GmbH", Georg-Vogel-Straße 2. 77933 Lahr, Tel.: 078121/43037), oder über die DB- bzw. DR-Tochterunternehmen „Ameropa" und „Bahntours". Seit Ende Mai 1993 ermöglicht ein direkt in den Kaliningrader Hauptbahnhof geführtes Regelspurgleis auch die Abfertigung des „Königsberg-Express". Bisherige Sonderzüge kamen nur bis Kaliningrad-Dscherschinskaja, (ehemals Königsberg-Ponarth). Text: K. Koschinski; Foto: R. R. Rossberg, Murnau

NACHRICHTEN

■ Die Schnellbahn von Hannover nach Berlin wird gegenwärtig von 35 Vögeln blockiert. Zwischen Nennhausen und Buschow bei Rathenow liegt ein besonders sensibles, von der EG anerkanntes Vogelschutzgebiet mit dem letzten Vorkommen der vom Aussterben bedrohten Großtrappen.
Um die Tiere beim Bahnbau als auch beim Betrieb der Hochgeschwindigkeitsstrecke nicht zu stören, sollen zwei Meter hohe und fünfeinhalb Kilometer lange Wälle beiderseits der Strecke entstehen. Mit 35 Millionen Mark ist diese Lösung unter weiteren die kostengünstigere. Ob sie verwirklicht wird, steht nocht nicht fest. Umweltschützer fordern einen 13 m unter der Erde liegenden Tunnel durch den märkischen Sand. Kostenpunkt: 944 Millionen DM. rrr

■ Von 1995 an sollen sieben elektrische Pendolino-Züge für kürzere Reisezeiten mit der Bahn zwischen der Schweiz und Italien sorgen. Täglich sind nach und von Mailand vier Verbindungen mit Genf, zwei mit Basel und eine mit Bern geplant. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die BLS Lötschbergbahn und die Italienischen Staatsbahnen (FS) beschaffen gemeinsam die Züge, die von Fiat Ferroviaria gebaut werden. Sie entsprechen der Baureihe ET 460 der FS, erhalten aber zusätzlich Ausrüstungen für das Schweizer Wechselstromsystem mit 15 000 V/ 16 2/3 Hz. rrr

■ Nachdem 1992 der Triebwagen 33 der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. komplett fertiggestellt wurde und betriebsbereit ist, werden die Arbeiten an der Lokomotive 12 fortgesetzt. Sie soll 1994 betriebsbereit sein. Die Gleisanlagen des Bahnhofs Neresheim sind inzwischen wieder aufgebaut worden. Indes ist das Planfeststellungsverfahren zum Wiederaufbau der Strecke Neresheim–Sägmühle noch nicht abgeschlossen. Die Finanzierung des Vorhabens ist jedoch weitgehend gesichert. jr.

■ Das langjährige „Paradepferd" des „Kuckucksbähnle", die ehemalige T 3 (89 7159), befindet sich derzeit in einem tschechischen Ausbesserungswerk. Nach 15 Jahren fast unermüdlichen Einsätzen zwischen Neustadt (Weinstraße) und Elmstein ist eine Hauptuntersuchung unumgänglich. Für die Aufarbeitung werden Kosten in sechsstelliger Höhe anfallen. Daher sind Spenden für die Aufarbeitung auf das Konto 12208-708 beim Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70) unter dem Kennwort „T 3" jederzeit willkommen. hf.

Weitere Schürzenwagen in Frankfurt (Main)



Neben den im MEB 1/93 vorgestellten Schürzenwagen gibt es im Frankfurter Raum noch mindestens vier weitere Fahrzeuge dieser Art. Sie wurden von 1937 bis 1943 für die Regierenden des Dritten Reichs gebaut und werden heute als Gästewagen der Bundesregierung genutzt, können aber außerdem durch andere Interessenten angemietet werden. Die Fahrzeuge werden aber nicht aus nostalgischen Gründen oder gar als Mahnmal erhalten. Von der ursprünglichen Innenausstattung blieb kaum etwas erhalten. Die Wagen wurden mehrmals modernisiert. Die derzeitigen Drehgestelle ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Text und Foto: Chr. Fricke, Hannover



Weiterhin per Bahn ins Fichtelgebirge

Die Nebenbahn von Bayreuth nach Warmensteinbach ist die letzte von ehemals vier Stichbahnen, die von verschiedenen Ausgangspunkten ins Fichtelgebirge führten und die noch heute von Nahverkehrszügen befahren wird. In den letzten Jahren wollte die Deutsche Bundesbahn auch diese 23 km lange Strecke stillegen. Nachdem sowohl die Stadt Bayreuth als auch die beteiligten Landkreise Initiativen zum Erhalt der Bahnlinie ergriffen haben, scheint deren Weiterbestand gesichert zu sein.

Auf dem Bild: Das mittägliche Zugpaar fährt als vierteiliger Schienenbus. Die Fahrzeit zwischen Anfangs- und Endpunkt beträgt 50 Minuten.

Text und Foto: P. Hübsch, Bayreuth

Steuerwagen Bauart Byl 422 für NVAG

Das nördlichste NE-Unternehmen Deutschlands, die Nordfriesischen Verkehrsbetriebe AG (NVAG), haben für die Strecke Niebüll–Dagebüll ein weiteres modernes Fahrzeug erhalten.



Der Steuerwagen entstand im Raw Wittenberge aus einem DB-Wagen der Bauart Byl 422. Damit erhielt die NVAG als erste NE-Bahn ein in den neuen Bundesländern aufgebautes Fahrzeug. Die Kopfform ist dem DB-Pendolino wie aus dem Gesicht geschnitten.

Text und Foto: Chr. Fricke, Hannover

Modell Eisen Bahner

GÜTERSCHUPPEN

AUSGABE JULI 1993

ANZEIGENSCHLUSS FÜR DIE NÄCHSTERREICHBARE AUSGABE HEFT 8/93 IST AM 12. JULI 1993

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Biete

Spur N Fleischm. 7093, 7159, 8228, 8300, 8085, 8086, 8088, 8090, 8365, 8213, 8066, Roco, 23011, ARN, 3047, 4268, 4412, 4471, alles gut erh., und EP. 2, Preis 550,-. 0341/5642625

Verkaufe Kleinbahn, Schienenent.,Weichen el., ca. 120 m, 250,-, Bonzenzug II, 100,-. Tel. 0214/67612

Räumungsverkauf! Sehr günstig: Kursbücher, Buchfpl., Kataloge, EM, EK, MBR, FLM-Kurier, Bücher, Literatur, Poster + Bilder, Zuglaufschilder u.v.m. Liste gg. 2,- v. W. Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Metall-KFZ, versch. Hersteller, Liste gg. DM 2,- in Briefmarken. B. Friedrich, Zetkin-Ring 18, O-1200 Frankfurt (Oder)

Dienstvorschriften der DR vor 1945 und Europ. Kursbücher nach 1945. Liste gegen DM 1,-/Briefm. Henry Kantor, Hamelner Str. 24, 3451 Halle/Weser

Verkaufe Piko Spur H0: BR01-70, DM 03-60,-; BR50-70, 64,-, 50,-, 66,-, 50,-, 80,- (Fotografierglanz) 60,-, 52,-, 70,-, 81-, 40,-; Piko-Wagen-Liste gegen Freiumschlag. Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, 6980 Wertheim

Gelegenheit: Spur o. Federpuffer, Stahlradreifen, Zubehör, Trennsch., Lötmat., Kleinbohrer etc. Liste gg. Freiumschlag: Steil, Schmiedegasse15, 34270 Schauenburg

TRIX EXPRESS, von 1964-1987, Sammlung abzugeben. Liste gg. Freiumschlag DM 1,- anfordern. Chiffre ME07/731343

Piko BR 50 (Bestzust.), Gützold BR 42, V200 DB, Preis nach Vereinbarung. Tel. 03725/2058

Verkaufe DRG-Sammlung H0, viele Raritäten. Liste gg. DIN A5 Umschlag, frankiert. Schieferdecker, Kyawstr.11, O-8046 Dresden

HAG-Trieb- u. Steuerwagen in WS, DM 300,-, Roco-Lok Ae 6/6 in WS, DM 200,-, inkl. Versand, Zeitschriften DM 2,-/Stück (Liste). Tel. 0041/42414356

Für alle TT-Freunde,
Gebrauchtwaren zu fairen Preisen, einfach anfragen, Liste kostenlos. Fa. Köppen, Stendalerstr. 94, 12627 Berlin, Tel./Fax 030/9986274 H

Bemo, Flm, Roco, Riv. u. a. Liste gg. Freicouvert bei R. Pieper, Bläserstr. 50, 79576 Weil/Rhein

Verkaufe
mehrere hundert Eisenbahnbücher, viele Raritäten, ferner Kursbücher In- und Ausland, Buch- und Bildfahrpläne, Vorschriften, Eisenbahnkarten, 32-Seiten-Liste, DM 2,- Rückporto. Knapp, Unt. Stadtmauer 27, 7972 Isnv

Liliput H0e-Wagen, neu, DM 15,-, Video-Filme u. Broschüren über die Schmalsp. Schönheide, neu, Schmalspur-Kursbuch, 93. M. Hahn, Am Fuchsstein 3, 08304-Schönheide/Erzgeb.

Moderne Eisenbahn, 1/69-12/72, Eisenbahn Magazin, 1/73-12/91, Miniaturbahnen MIBA, 1/65-12/91, gegen Gebot, keine Einzelhefte. Chiffre ME07/731347

Biete: TT-Lokersatzteile für Displ.-Dampf. E-Loks zu verkaufen. H. Kuinke, Gutenbergstr. 46, 02763 Zittau

100 Kataloge für Ihr Hobby von A wie Auhagen bis Z wie Zimo. Für Modellbahner und Modellbau, Info kostenlos anfordern! Katalog-Service, Riegseestr. 4, 82194 Gröbenzell, Tel. 08142/53123 H

Loksch. BR44, 120, 131, 132, 243,E41, F. Sch. Henschel, Owala, Lit. Eku. a. suche: Loksch. BR120 (EX-BWMGN) 132391-4, 132597-6, F. Sch. BR131, Liste gegen DM 2,- in Briefmarken. Karen, C.-Neum. Str. 5A, 98634 Wasungen

Biete: 50 D-Loks, Wagen, Gleise, FLM, Roco, Liliput, Trix, Rivarossi, Piko, alles H0; suche: D-Loks + Wagen für Spur N, Trix, FLM, Roco, Arnold, Piko; Tausch mit Wertausgleich, Verkauf nur zus., mögl. Selbstabholer. Tel. 0171/2418236

Loks und Wagen ab 1960, Zeuke BTTB. Meier, Friedrichshofener Str. 29, 85049 Ingolstadt

Röwa Apolda Modellbahn Spur O – 1:45

Die Bahn der Profis
Lieferung vom Fachmann
Röwa Werk Apolda Modellbahn GmbH
Louis-Opel-Str. 5 99150 Apolda
Telefon/Fax (03644) 2538

Unsere Neuheiten

Triebwagen VT 70 mit Antrieb (Faulhabermotor)	368,60 DM
Diesellok V100 mit Antrieb (Faulhabermotor)	478,00 DM
Glaskasten mit Antrieb (Faulhabermotor)	523,00 DM
Langenschwalbacher alle Wagen Baujahr 1914	je 199,00 DM
Langenschwalbacher alle Wagen Baujahr 1923	je 199,00 DM
Güterwagen Omm 52	99,00 DM
Güterwagen Off 52	129,00 DM

Preisliste gegen 5,00 DM in Briefmarken
Fabrikverkauf, Versand

LGB 2063 amerik. Rangierdiesellok, neu, 450,-; Spur 0=BR 216, DB rot, neu, 120,-; Merkur 4-achs. Personenw., 50,-; Stadtilm 2-achs. Pers.wgn., 25,-; Spur N=Piko BR65 DR, 50,-. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Feldbahn-Bücher, Liste gegen 2,- in Briefmarken. Beckmann, Kneippweg 5, W-3000 Hannover 91

E PLZ NEUE PLZ NEU

LIEBER INSERENT!

Bitte denken Sie daran, daß wir die Postleitzahl in Ihrem Anzeigentext nicht prüfen und auch nicht selbstständig ändern können.

Bitte übersenden Sie uns eine neue Druckunterlage für Ihre nach dem 1. 7. '93 disponierte Anzeige.

Vielen Dank
Ihr Anzeigenteam

Röwa- und Roco-Kataloge, mit Neuheiten-und Werbeblättern. Liste gegen Freiumschlag DM 1,- anfordern: Chiffre ME07/731351

Verkaufe PIKO BR38, Art. 5/6333, VB 75,-. Michael Hanisch, Hildebrandstr. 35, 31135 Hildesheim, 05121/510690

Modell Eisenbahner, gebunden: 1965/68/69/70/71/73/79/81/83/84/85/86/88, Pr. nach Vereinbrg. W. Fuhrmann, Ikarusstr. 16, 17034 Neubrandenburg

Modell Eisenbahner 1952-90, kompl. Sammlung, verkehrgeschichtliche Blätter, 1989-92. Hentschel, Vitzthumstr. 2, O-8010 Dresden

TT-Modellbahn, äußerst umfangreich VB 1000,- DM. T. Müller, Dresden, Tel. 0351/4710313

Verk. „Der Modell Eisenbahner" von 7.82-9.90, gebunden, 100,-, Eisenbahnlit. v. Transpress-Ver. vor 1990. Liste gegen Freiumschlag. A. Liminski, P.-Voigt-Str. 22, 14772 Brandenburg

Modell Eisenbahner, 1/70 bis 12/92, preiswert abzugeben. F. Voigt, Windmühlenstr. 28, O-6575 Pausa

Biete: H0 Piko,
Lit. me, Mosaik v. H.H. zu verkaufen, Liste gg. Freiumschlag. Forster, Friesenweg 156, 08529 Plauen

Modelleisenbahner 1961-1970,
geb., vollst., à DM 25,-; 1971-1982, in Klemmappen, vollst., à DM 20,-. Thomas Leipziger, Körnerstr. 3, 08371 Glauchau

sb modellbau

FH-Motorisierungssatz
für Berl. TT-Bahn

BR 01	Best.-Nr. 11501	**DM 95,75**
BR 56	Best.-Nr. 11502	**DM 103,30**
BR 81	Best.-Nr. 11503	**DM 146,80**
VT 171	Best.-Nr. 11504	**DM 99,30**
V 36	Best.-Nr. 11505	**DM 146,80**
E 194	Best.-Nr. 11506	**DM 117,85**
V 118	Best.-Nr. 11507	**DM 102,00**
V 130	Best.-Nr. 11508	**DM 102,00**
BR 221 DB	Best.-Nr. 11509	**DM 102,00**

Nutzen Sie unseren preisgünstigen Direktversand im Inland DM 3,50. Katalog 5. Auflage 1992/93 DM 9,50 + DM 4,– Porto.

82140 Olching · Ilzweg 4
Telefon 08142/12776
Telefax 08142/41171

Verkaufe Roco, Märklin, HAG usw., bitte Liste anfordern. Focht, Weidgasse 12a, 64625 Bensheim 3

TT-Drehscheibe, sehr guter Zust., paßend zum Standard-TT-Gleis. Benrd Dahlitz, Peter Dörfler Str. 15, 8886 Wittislingen, Tel. 09076/2284

Roco H0 BR 01 Wagnerbleche DB, 120,-. D. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Komplett-Set-Angebote H0

Alle Loks incl. 4 Oberleitungsmasten, 2 Quertragwerke + 1 Fahrdraht

Liliput:		
Dampfloks:		
10133	BR 012 DB Öl	399,-
4098	BR 18 DB handgealtert	459,-
7510	BR 75 Bad. Länderbahn grün	249,-
7520	BR 75 Bad. Länderbahn blau	249,-
7522	BR 75 Länderb. Fotogr. Anstrich	249,-
7502	BR 75 DRG Ep II	298,-
7503	BR 75 DB Ep III	298,-
9103	BR 91 DB Ep III	298,-
320214	E-40 DB grün	199,-
320412	E-140 DB grün	199,-
110092	E-10-340/384 blau/grau, verkl. Puffer	229,-
17700	ETA 177 KPEV Akkutriebwagen	249,-
17701	ETA 177 DRG Akkutriebwagen, grün	199,-
12600	VT 06 3 tlg. Triebwagen taubenblau	189,-
12640	VT 06 dto. taubenblau, handgealtert	189,-
12602	VT 06 dto. DRG Cr./violett (Köln)	298,-
12603	VT 06 dto. DB blau	298,-
12604	VT 06 dto. DB rot	298,-
12690	VT 06 dto. US-Army	159,-
340304	4achs. Hochbordwagen Eaos	19,-
340311	dto. Eaos m. Bremserbühne	20,-
Diverse HOe Wagen: Bahnverwaltung anfragen		
2achs. Personenwagen		Stck. 22,-
2achs. Güterwagen		Stck. 19,-
4achs. Güterwagen		Stck. 22,-
Röwa HO-Bausätze:		
1200 oder 1210	Set 3 Personenwagen Württemberg	39,-
1340	Set 3 Abteilwagen 2achs. Preuß.	39,-
Piko:		
Länderbahnset KPEV mit G8¹ + 3 Güterwagen KPEV		169,-
6301	BR 66 DB	99,-
6010	BR 130 (Taiga Trommel)	99,-
0757/100	BR 106 + 3 Erzwagen + Entladestat.	119,-
0724	BR 110 DR Diesellok + 2 Güterwagen	99,-

Gützold:		
190/16/5	Dampflok XIVHT K.Sächs. StsEB	79,-
190/16/2	Dampflok BR 32 SNCF (BR 75)	69,-
190/27/1	Dampflok BR 86 DR	98,-
190/27/3	Dampflok BR 86 CSD	89,-
190/23/1	Dampflok BR 52 DR	129,-
190/23/2	Dampflok 150 Y SNCF (BR 52)	99,-
190/28/1	Dampflok BR 56 DR	99,-
190/28/2	Dampflok BR 56 DB	129,-
190/29	Dampflok BR 56 DRG-AEG Kohlestaubtender	129,-
190/25	BR 106 DR Diesellok	79,-
190/18	BR 110 DR Diesellok	69,-
190/20/1	BR 118 creme/orange	89,-
190/20/2	BR 118 creme/blau	89,-
190/19/1	BR 118-1 weiß/rot	99,-
190/21/2	BR 120 CSD	89,-
190/6201	BR 244 DR E-Lok	69,-
180300	E-44002 DRG grau	89,-
Lima:		
149707	V20 Militärzug (5tlg.)	179,-
208233	WR 360 C Wehrmachtslok (V36)	119,-
208226	V36 DR grün	119,-
201626	V80 Diesellok DB rot	89,-
201643	V230 DB rot (6achsig)	159,-
208120	E-103 DB rot (Doppelkardan)	159,-
208142	E-120 DB rot (Doppelkardan)	159,-
208114	V188 DB rot Doppellok Ep III	129,-
208116	V188 Militär Doppellok EP II	119,-
201080	VT 628 2tlg. Triebwagen, grün/weiß	109,-
149767	Lufthansa-Airport-Express (neu KK) 4tlg.Triebwagen-Zug	229,-
201067	Zwischenwagen Abteil LH	49,-
201068	Zwischenw. Restaurant Lufth. Airp. EX	49,-
149768	BR 403/404 IC 4tlg. Triebwagenzug	229,-
201076	Zwischenwagen BR 403 IC Abteil	49,-
201077	Zwischenwagen BR 403 IC Restaurant	49,-
149818	VT08 DB 3tlg. Triebwagen Zug (KK)	269,-

AFV Augusta-Modellbahnen
86150 Augsburg · Am Perlachberg 5
Bestellungen unter Tel. 0821/157624 oder Fax 0821/157398 · Lieferung per Nachnahme + DM 10,– Porto o. gg. Vorauskasse (EC-Scheck) + DM 7,– Porto. Angebote solange Vorrat reicht.

Biete Modell Eisenbahner 1952-1992, an Selbstabholer, zusammen 300,-. Heiko Kölle, Westerstr. 7, 31275 Lehrte, Tel. 05132/57276

Alte Dampf-Eisenbahnen 1920 - 1959, Video Gratis-Prospekt von: Fleischmann-Film, 84028 Landshut, Altstadt 90, ME07/689719

Altes Spielzeug, Eisenbahnen, An- Verkauf seit 1980. Hebeling, 1 Berlin 62, Hohenfriedbergstr. 5, Mo.-Fr. 17-18.30 Uhr, Sa. 10-13 Uhr, 030/7842346 H

Neue Dampf-, Feld- und Straßenbahn-Videos von: Schienen-Video, Postf. 2651, 4840 Rheda-Wiedenbrück H

AN- VERKAUF
Modelleisenbahnen
Autos · 2. Hand
ROLF HERRMANN
BERLIN 41
Hähnelstraße 11a
Nähe Innsbrucker Platz ✆ **8 52 11 14**

Wir bieten mehr als eine große Auswahl für den H0- und N-Bahner, schnell - zuverläßig - kompetent - so erhalten Sie alles für Ihr Hobby. Fordern Sie unsere unfangreiche Preisliste mit mehr als 5000 Artikeln an und legen Sie bitte DM 3,- Rückporto in Briefmarken bei: hobbyexpress Börner & Köhler KG, Tischlerstr. 9/1, W-3004 Isernhagen H

Verk. o. tausche einiges in TT, H0e, H0, gegen S (1:64) o. Spur 0 (Billerbahn). Tel. 030/6374769

Märklin Digitalsteuerung H0 (control 80f, central unit = und Trafo). Tel. 0441/37718

ME-Hefte 1, 4-6, 9, 10, 12/65; 8/72, 1-9/78; 3, 5, 6, 9-12/82; 1-7, 9-12/83; 1-8, 10/84; 85-92. U. Hahlweg, Backstr. 1, 98527 Suhl

H0e-Diorama, prämiert + veröffentlicht in EK 8.85 + EM 9.82, abzugeben, Info. g. Freiumschlag. M. Koch, Oberer Giebelweg 15, W-8761 Laudenbach/Main

"AUS DEM DDR STRASSENBILD"
FAHRZEUGE ALLER MODELLFIRMEN
– HO – TT – N –
!!! 24 STUNDEN BESTELLSERVICE !!!
Modellbauversand T.H.O.R
R.-Breitscheid-Straße 47
16816 Neuruppin
Tel./Fax 03391/397884
KATALOG GEGEN 3,- DM ANFORDERN

TT BR 106 Fahrwerk mit Schwungmasse, 150,-; Drehschemelwagen mit u. ohne Bremserhaus, 15,-; H0, TT u. N, Rollendes Material auf Anfrage. Bernd Schwabach, W.-Zipperer Str. 118, 04179 Leipzig, Tel. 0341/4414172

Roco 43030 Glaskasten, 175,-, Märklin 3300 Krokodil geg. Gebot. Tel. 040/7380442

PECO ...fein, feiner, Finescale

Finescale und Standard Gleissysteme für die Spurweiten IIm(G), I, Im, 0, 0e, H0, H0e, N und Z

Finescale Code 75 Gleis mit nur 1,9 mm Profilhöhe ist so konstruiert, daß problemlos Normradsätze (NEM) darüberfahren und trotzdem in den Weichenherzstücken auch RP 25 Radsätze darüberfahren, ohne daß das Rad in der Herzstück fällt.
Gestalten Sie Ihre Gleisführung wie beim Vorbild.
PECO-Gleissysteme ermöglichen elegante Gleisverbindungen und schwungvolle Bahnhofseinfahrten auf Holz- und Betonschwellen.
Endabschaltung PL 15 für Weichenantriebe jetzt lieferbar.
Den deutschen PECO-Katalog incl. Planungsbogen für H0 und N erhalten Sie gegen 5,00 DM in Briefmarken oder gegen V-Scheck mit Gleismuster N oder HO 7,- DM.
Best.-Nr. ME 93 P

WEINERT MODELLBAU - **Mittelwendung 7 - 28844 Weyhe-Dreye**

O-1035 Berlin, Modellbahncenter Hosse, Glotzerstr. 1
O-1058 Berlin, Modell-eisenbahnen Günter Peter, Kopenhagener Str. 73
O-1054 Berlin, Fliegender Hamburger, W.-Pieck-Str. 98,
O-1055 Berlin, Detlef Appel, Hans Otto-Str. 7
O-1055 Berlin, Modellbahn-Haberditzl, Greifswalder Str. 2
O-1100 Berlin, Modelleisenbahnen Pankow, Berliner Str. 48,
O-1120 Berlin, Fa. Fritko, Berliner Allee 98
O-1157 Berlin, Modellbahnbox Karlshorst, Herman-Dunker-Str. 104
O-1170 Berlin, Waggon-Treff, Rosenstr. 3
O-1230 Beeskow, Spielwaren Peter Jäschke, Th.-Fontane-Str. 4/8
O-1280 Bernau, J. Bostedt & Dr. Fischer, Breite Str. 13
O-1501 Eiche, Phillips Modellbahnhof, Hauptstr. 89
O-1830 Rathenow, Stettmann's Modellbahnen, Rhonower Str. 4
O-1950 Neuruppin, Werner Baumgärtel, Siechenstr. 17
O-2130 Prenzlau, Brigitte Simon, Stettiner Str. 26
O-2200 Greifswald, Jan Schildhauer, Steinbecker Str. 27
O-2400 Wismar, Modellbahn Börse, Karl-Liebknecht-Str. 52
O-2500 Rostock, Elektro-Schulz Lange Str. 3
O-2750 Schwerin, Thomas Glüsing, Mecklenburgstr. 5
O-2850 Parchim, Borrmann's Modelleisenbahn-Treff, Blutstr. 3
O-3080 Magdeburg, Edgar Haseloff, Modelleisenbahnen, Olvenstedter Str. 13
O-3500 Stendal, Fa. Liebisch, Breite Str. 25
O-3530 Havelberg 1, Stettmann's Modellbahn, Domstr. 14
O-4014 Halle, Fa. Hoffmann, Straße der DSF 96
O-4240 Querfurt, Hobby-Shop, Merseburger Str. 11,
O-4300 Quedlinburg, D. Steinbrink, Stieg 16
O-4850 Weißenfels, Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2a
O-5020 Erfurt, Radio-Kästner, Lange Brücke 44
O-5800 Gotha, In der City, Schwabhäuser Str. 38
O-6840 Pößneck/Thür., Inh. M. Günther, Schillerplatz 2
O-7030 Leipzig, Fa.Gunsel, Karl-Liebknecht-Str. 101
O-7031 Leipzig, Fa. A. Nitsche, Inh. M. Puschner, Altranstädter Str. 44
O-7033 Leipzig, Modellbahn Felber GmbH, Kuhturmstr. 22
O-7039 Leipzig, Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275
O-7050 Leipzig, Bernd Mißler, Martinstr. 3
O-7500 Cottbus, Böcking & Sohn, Spremberger Str. 26
O-7702 Bernsdorf, Harold Mehlhose, Dresdener Str. 26
O-7845 Senftenberg-See, Horst Bergmann, Fachgeschäft für Modelleisenbahn, Kormoranstr. 4
O-8019 Dresden, TAN modellbau Jens Schulze, Pfotenhauer Str. 66
O-8023 Dresden, Modellbahn Hans Dieter Hertel, Konkordienstr. 38
O-8027 Dresden, Modellbahn Liebscher, Zwickauer Str. 158
O-8036 Dresden, Modellbau Peter, Reicker Str. 104,
O-8051 Dresden, Uhlmann Modelltechnik, Trebeweg 11
O-8053 Dresden, Firma Schubert, Hüblerstr. 17
O-8122 Radebeul, Rosemarie u. Werner Zeibig, Ernst-Thämann-Str. 11
O-8270 Coswig, Modellbahn Siewert, Lessingstr. 13
O-8293 Königsbrück, Modellbahn Pofand, Alte Poststr. 7
O-8300 Pirna, Modellbahn u.Spielwaren, Inh. H.-J. Tillig, Dohnaische Str. 41

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 4. August! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten

O-8312 Heidenau/Sachsen, Hobby-Boutique Werra, Stelzner, Ernst-Thälmann-Str. 4
O-8360 Sebnitz, Sebnitzer Modellbahneck, Burggässchen 1
O-8505 Neukirch, Fa. Kaufer, Hauptstr. 44
O-8600 Bautzen, Elektro-Quelle, Neusalzaer Str. 17
O-8700 Löbau, Spielzeugland, Inh. Marlies Reuß, Rittergasse 3
O-8800 Zittau, Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber, Johannisstr. 8
O-9102 Limbach-Oberfrohna, Modellbahnladen, Susanne Sabsch, Bernhardstr. 15
O-9150 Stollberg, Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17
O-9292 Geringswalde, Modellbahnhof Steffen Rühle, Dresdner Str. 27
O-9377 Thum, Fa. W. Oelmann, Griefensteinstr. 5
O-9400 Aue, C. A. Schieck, Modelleisenbahnen, Auerhammer Str. 1
O-9412 Schneeberg-Neust., Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz, Forststr. 13
O-9417 Zwönitz/Sachsen, Modellbahn + Zubehör, Olaf Günther, Siedlungsstr. 8
O-9800 Reichenbach, Modellbahn Spitzner, Albertstr. 16
O-9512 Kirchberg, Spielwaren und Elektroartikel, mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2
O-9900 Plauen, Eisenbahn-Treffpunkt, Neundorfer Str.
O-9900 Plauen/Vogtl., Spielwaren Rösner, Thomas-Mann-Str. 14

W-1000 Berlin 10, Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 20, Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13a
W-1000 Berlin 20, Spandauer Lok-Werkstatt, Bismarckstr. 61A
W-1000 Berlin 26, Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH, Senftenberger Ring 13
W-1000 Berlin 27, LGB Markt, Holzhauser Str. 59
W-1000 Berlin 30, Michas Bahnhof, Nürnberger Str. 21
W-1000 Berlin 30, Modellbahnen Turberg, Rankestr. 24
W-1000 Berlin 31, Schiffs- und Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 26
W-1000 Berlin 37, Modellbahnen in Zehlendorf, Berliner Str. 37
W-1000 Berlin 41, Lokschuppen, Markelstr. 7
W-1000 Berlin 41, Modellfahrzeug Hermann, Hähnelstr. 11a
W-1000 Berlin 41, Eisenbahnen Vogelbusch, Kranachstr. 9
W-1000 Berlin 42, Peter Gierke, Süttner Str. 2
W-1000 Berlin 42, Modellbahn Pietsch, Prühstr. 34
W-1000 Berlin 44, Hardenberg LGB-Station, Siegfriedstr. 1
W-1000 Berlin 44, Modellbahn und Spielwarenparadies, Andreas-Martin Rinne, Sonnenallee 63
W-1000 Berlin 62, Modellbahn Schmitt, Dominikusstr. 25
W-1000 Berlin 65, Peter Brause, Modelleisenbahnen, Drontheimer Str. 1
W-1000 Berlin 65, Fa. Krümmling, Seestr. 42

W-2000 Oststeinbek, Modellbahnhof Oststeinbek, Im Hegen 4
W-2000 Hamburg, Markscheffel & Lennartz, Esplanade 23
W-2000 Hamburg 1, Modellbahn Ramm, Inh. Ralf-Udo Brückner, Lange Reihe 17
W-2000 Hamburg 20, Modellbahnshop Beurich, Heußweg 70
W-2000 Hamburg 60, Meyers Modellbahn Winterhude, Barmbeker Str. 171
W-2000 Hamburg 70, Rita Herold, Holzmühlenstr. 33
W-2000 Hamburg 71, Spiel + Hobby Haus, Bramfelder Chaussee 251
W-2000 Hamburg 76, Modellbahn Hesse, Landwehr 29
W-2000 Hamburg 76, Modellbahnkiste, Wolter u. Altstaedt, Imstedt 31
W-2160 Stade, Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11
W-2300 Kiel 1, Modellbahn Offerdinger, Schülperbaum 2
W-2370 Rendsburg, P. Lütje, Spielwaren, Altstadt-Passage
W-2400 Lübeck 1, Emil's Sammlerbörse, Modellbahnen und Modellautos, Krähenstr. 32–34
W-2800 Bremen 21, Roland Modellbahnstudio, GmbH & Co. KG, Gröpelinger Heerstr. 165
W-2814 Bruchhausen-Vilsen, Deutscher Eisenbahn-Verein EV Bahnhof, Postfach 1106
W-2820 Bremen 71, Auto- und Bahn-Modellspielwaren, Kapitän-Dallmann-Str. 2
W-2950 Leer, Hobby-Shop, Birgid Hatting, Bremer Str. 6

W-3000 Hannover 91, Schmalspur und Feldbahn, Limmerstr. 79
W-3300 Braunschweig, Modellbahncenter Tiebe, Marstall 16
W-3380 Goslar, Firma Hottenrott, Bäckerstr. 104

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Olboeter, Tel. 0 30/47 80 52 33. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.



W-3392 Clausthal-Z., Mineralienecke Clausthal, Inh. Rupert Höll, Bergstr. 31, beim Bergwerksmuseum
W-3450 Holzminden, Matthias Streicher, Modelleisenbahnen – Modellautos, Wilhelmstr. 30
W-3500 Kassel, Raabe's Spielzeugkiste, Holländische Str.99

W-4000 Düsseldorf 11, Modellbahnstube, H. Budde, Markgrafenstr. 1
W-4000 Düsseldorf 12, Modellbahn Breuer, Alter Markt 14–15
W-4010 Hilden 1, Modellbahnladen Hilden, Inh. Klaus Kramm, Benrather Str. 4
W-4018 Langenfeld, Spiel und Hobby-Studio, Zwettler, Soliger Str. 87
W-4019 Monheim, May's Spielkiste, Bernd Schmitz, Alte Schulstr. 35
W-4100 Duisburg 1, Spiel + Hobby Kupsch, Philosophenweg 3
W-4100 Duisburg 1, Die Spielkiste, Heerstr. 109
W-4130 Moers, Modellbau – Spielwaren, Becker, Friedrichstr. 65
W-4172 Straelen 1, Modellbau Seiler, Josefstr. 2
W-4190 Kleve, Stichting Miniaturbahnen, Hoher Weg 47
W-4230 Wesel 1, Modellbahn Lübke, Heuberg 9
W-4400 Münster, Wiemo Modellbahntreff, Judefelder Str. 37
W-4422 Ahaus, ABS Vertriebs GmbH, Modellbahnen – Bausätze – Spielzeug, Industriestr. 9
W-4500 Osnabrück, Modellbahn-Service, Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16
W-4630 Bochum 1, Spielzeugparadies Wagner & Raschka oHG, Dorstener Str. 217
W-4600 Dortmund 1, Der Lokschuppen, Märkische Str. 227
W-4600 Dortmund 41, Modellbahntreff, Marsbruchstr. 133

W-5000 Köln 1, Peter W. Feldhaus GmbH & Co., Spiel Aktuell, Schildergasse 46–48
W-5000 Köln 30, Lypold's Modellbahnen, Marcel Lypold, Venloer Str. 664
W-5090 Leverkusen 1, Modellbahn-Center Leverkusen, Christel Steiner, Bensberger Str. 80
W-5120 Herzogenrath, Modellbahn Etschenberg, Bicherouxstr. 5-7
W-5300 Bonn 1, Modellbahnstation, M. Siffert, Rosental 52
W-5450 Neuwied 1, Modellbahn Treff, K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50
W-5500 Trier, Friedr. Theisen, Metzelstr. 19-20
W-5600 Wuppertal 1, Jul's Walbrecht, Froststr. 9
W-5600 Wuppertal 2, Matschke Modellbahn, Schützenstr. 90
W-5600 Wuppertal 2, Modellbahn Apitz, Rübenstr. 5
W-5790 Brilon, Modellbahnstübchen, Karl-Heinz Heine, Siepenweg 5
W-5884 Halver, Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13
W-6000 Frankfurt 1, Spielzeugkiste, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schuhmacher-Str. 31
W-6000 Frankfurt 50, Fa. PM, Inh. P. Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195
W-6100 Darmstadt, Der Lokschuppen, Hochstr. 9
W-6102 Pfungstadt, Modellbahncenter, Inh. K. Werner, Borngasse 5
W-6230 Frankfurt 80, Modellbahn, Spiel und Hobby-Treff, Dalbergstr. – Ecke Albanusstr. 80
W-6308 Butzbach, Günter Schott, Modellbahnen, Hoch-Weiseler-Str. 4a
W-6342 Haiger 1, Modellbahnen, Flug- und Schiffsmodelle Karl-Heinz Fries, Hüttenstr. 1
W-6500 Mainz 1, Weisenauer Modellbahnladen, Wormser Str. 91
W-6531 Waldlaubertsheim, KS-Modellbahnen, Binger Str. 6
W-6800 Mannheim 1, Die Modelldrehscheibe, Seckenheimer Str. 73
W-6800 Mannheim-Käfertal, Modellbahn-Treff, Dürkheimer Str. 20
W-6904 Eppelheim, Klaus Schumann, Modellbahnen, Schützen-/Ecke R.-Wagner-Str.

W-7000 Stuttgart, Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Schmidener Str. 43
W-7030 Böblingen, Eisenbahn und Modellbau, Köngeter Poststr. 44
W-7050 Waiblingen-Beinstein, Eisenbahn-Treffpunkt, Schweickhardt, Rathausstr. 94
W-7071 Durlangen, Wagner, Modellbahntechnik, Schmiedeweg 6
W-7100 Heilbronn, Hobby Eber Hardt, Kirchbrunnenstr. 16+23
W-7250 Leonberg, Modell-Bahn-Hennig, Bahnhofstr. 1
W-7500 Karlsruhe 1, Modellbahn Seyfried, Kaiserstr. 121
W-7504 Weingarten, Modellbahnshop, Schillerstr. 1
W-7798 Pfullendorf, Der Spielzeugladen, Jürgen Heilig, Hauptstr. 22
W-7800 Freiburg, Modellbahntreff, Inh. Ferdinand Fees, Habsburgerstr. 51
W-7900 Ulm, Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 71

W-8000 München 19, Bufe-Fachbuchzentrum, Donnersbergerstr. 57
W-8034 Germering, Günther F. Hödl, Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4
W-8500 Nürnberg, Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109
W-8500 Nürnberg 40, Modellbahntreff, Wölckernstr. 34
W-8500 Nürnberg 70, Modellbahn Herrmann, Gibitzenstr. 17
W-8520 Erlangen, Der Modellbahnladen, Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41
W-8590 Marktredwitz, Hans Hofmann, Modellbahn-Börse, Markt 46
W-8600 Bamberg, Modellbahn und Autoladen, Inh. Wolf, Kapuzinerstr. 23
W-8620 Lichtenfels, Modellbahn Treff, Inh. Horst Poltermann, Coburger Str. 8
W-8701 Randersacker, Hobby-Shop Christl Wohlfromm, Gerbrunner Str. 2

A-1050 Wien, Rudolf Wernegger, Margaretenstr. 160
A-1070 Wien, Hobby Sommer, Neubaugasse 26
A-4020 Linz, Hobby und Modellbau, Handelsgesellschaft m.b.H., Bürgerstr. 14

CH-3011 Bern, Walter Gschwander, Spitalgasse 24
CH-4051 Basel, Beltrami, Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22
CH-5432 Neuenhof, Tivoli, Hobby + Modellbahnen AG, Zürcherstr. 156

S-21152 Malmö, Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 67

Suche

Fleischmann Spur 0 auch defekt. H. Heck, Habichtweg 10, W-5828 Ennepetal

Suche ältere DDR-Modellautos z.B. Trabant-500/601-Modelle (alle Größen), + Pappbastelbögen. W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

TT-Modellbahn gesucht von BTTB, Zeuke, Rokal u. dergl. U. Vollbracht, Mittelstr. 20, W-5830 Schwelm.

Suche Fabrikschilder alter Eisenbahnwagen, auch beschädigt, von DB/DR/Werk/Industriebahnen (deutschsprachig), beste Bez. o. Tausch. C. Tippe, Wallstr. 23, W-7585 Lichtenau, 07227/4591

Suche Bausatz NR. AH2 Heljan Bahnhof 37x12x7, H. Langemeier, Poststr. 2, O-6712 Triptis

Suche Fotos, Literatur, Kontaktadressen, Tips, Hinweise über die DR in Schlesien, bes. über Rangierbhf. Coselhafen u. RBD Oppeln. R. Kabus, U 4,8, 68161 Mannheim, Tel. 0621/22519

Liliput Gleis-Nivellier-Stopf-Maschine mit und ohne Motor. Tel. 03725/2058

Suche Fotos von Plandampfaktionen bei DR/DB aus 1992/93. Angebote an: L. Triebler, Spindelstr. 5a, 14482 Potsdam

Privatmann übernimmt gesamte H0-Märklin-Anlage, gegbf. Selbstabholer. Tel. 02256/695

Spur 0 von Zeuke und Stadtilm, auch def. Artikel und in S Doppelstockzug, auch Tausch gegen TT und N (Piko). Bertram, Paulinenstr. 16, 04315 Leipzig

Biete

Biete in Spur N ETA 180, Farbe rot, fast neu, Preis DM 90,-, evtl. auch Tausch. G. Wollstein, Heilige Grab-Str. 23, O-8900 Görlitz

Biete in TT: 7 Loks, 25 Wagen, 18 Häuser, 27 H0-Modellautos, 2 Signale, alles nicht älter als 2 Jahre, Preis nach VS (nur zusammen), evtl. 2 Anlagen. Tel. 035844/949

Märklin 300 SL, Mercedes-Benz Museumsmodell, rot, Auflage 2000, 480,-. Tel. 0711/562884

ME 1/66-5/82 u. 10/90-6/93, kompl. MB Kal. 66 80-93, v. EB+ME, Lit. teils selten H0-Loks, Piko-Liste anf. 030/9752500

Verkaufe in H0 Diesellok, 110,-, 2 D-Zugwagen (1 defekt), 2 Silowagen, 2 Kühlwagen (Seefische), 1 Kühlwagen (Interfrigo), 1 Kesselwagen, 1 Klappdeckelwagen, sowie Gleismaterial. B. Raeschke, Geseniusstr. 25, O-4020 Halle/S.

Biete aus Anlagenauflösung rollendes Material u. Zub., H0, Liste geg. 3,- DM Rückporto. H. Wilkens, R. Markmannstr. 43, 19258 Boizenburg/Elbe

Div. Kursbücher DB 1989-1992, geg. Gebot. J. Grosser, Weißenstädter Str. 27, 95158 Kirchenlamitz, Tel. 09285/8336, ab 17 Uhr

Eisenbahn-Magazin 1977-79, Lok-Report 1982-89, DB-Kursbücher 1976-83. Tel. 09131/48888

In H0-Doppelstockwagen 2- u. 4teilig „Deutsche Reichsbahn" von Schicht, Güterwagen v. Dietzel, Ehlcke, BR91 Hruska, BR 50 Piko usw., in N BR 65. Liste gegen DM 1,- in Briefmarken an: B. Stricker, Rüsselsheimer Str. 143 a, 65451 Kelsterbach, Tel. 06107/8716

WIR SIND SPEZIALISTEN FÜR US-MODELLE!

NEWS 2/93 kostenlos, Spur angeben! **WALTHERS-Kataloge** N, H0, 0, G, Express-Lieferdienst. **Auf Lager: US-Programm** von Arnold, Athearn, Atlas, Bachmann, Bev-Bel, Con-Cor, IHC, Kadee, Kato, Life-Like, Mantua, Micro-Trains, Minitrix, Model Power, Rivarossi, Roco, Roundhouse, Stewart und viele andere.

Neu in H0: ATLAS/Kato C424/C425 **175,–**. PROTO GP18/**neu** Hi/Low Nose je **135,–**. **KATO SD40/neu** ATSF, BN, CN, CB&Q, CSX **190,–**. KADEE #5 **6,50**, #17–#20 je **8,70**. Neu in N: **Atlas GP30 (!!)** BN, CP, Rio G., SP, CB, SF, Conrail, CSX, UP **180,–**. Atlas GP35 **155,–**. KATO F7A/B je **160,–**. E8/9 je **175,–**. PROTO **FA-2/neu** je **75,–** (FB dmy DM 36,–). SPECTRUM „Dash 8" **99,–**.

GEBÄUDE-KITS, ZUBEHÖR jeder Art, **ATLAS** Gleis/Weichen (H0), **MICRON** Code 40 Gleis/Weichen (N, Nn3, RhB, Z), **US-BÜCHER, US-MAGAZINE** & **MICRO-TRAINS im Abonnement.**

Sammler-Service

US-Modelle · Raritäten · Import-Export

P. Joseph, Bergstr. 7, D-85298 Scheyern
Tel. (08441) 2244, Fax 76422

Dienstag geschlossen. Besuch nur nach Anmeldung



MODELLBAHN **RITZER**

Bucher Str. 109 · 8500 Nürnberg 90 · Tel. 0911 / 346507

MATSCHKE DER SPEZIALIST FÜR MODELLBAHN UND MODELLBAU

PI-Piko Spur H0		PI 6220-1 E-Lok CSD 499 grün	69,00
PI 6200 E-Lok E 69 DR	29,00	PI 6220-2 E-Lok CSD 499 rot	69,00
PI 6210 E-Lok E 69 DB	29,00	PI 6220-Set 3x E-Lok CSD 499	179,00
PI 6333 Dampflok BR 38 DR	119,00	PI 6425011 Kühlwagen Interfrigo	15,00
PI 6335 Dampflok BR 01 Kohle	99,00	PI 6434012 Kühlwagen Lübzer Bier	15,00
PI 6337 Dampflok BR 41 DR	99,00	PI 6434180 Kühlwagen CSD	15,00
PI 6220 E-Lok CSD 499 blau	69,00	PI 6440020 Kühlwagen Transthermos	15,00

Preisliste 1993 gegen 3,– DM in Briefmarken.

Inh. Laag u. Co. oHG · Schützenstr. 90 · 42281 Wuppertal 2 · Tel. 0202/500007 · Fax 0202/509490

Suche

Su. B1000-KFZ in H0, vor 1985, Angeb. m. Preis an: M. Natzsch, O-8021 Dresden, Behrischstr. 9

Suche Piko E 69 Stirnradantrieb, auch Schrott, billig. A. Hauschild, PF 410963, 1000 Berlin 41

Liebhaber sucht in H0 Wartburg 311-, H3A- und S4000-Modelle. Auch defekt und Einzelteile. Des weiteren Prospekte, Bücher, Zeichnungen, ab Postkartengröße Fotos und Bilder, Bedienungs- und Reparaturanleitungen, auch Kopien von H3A, S4000, G5 und H6, H6B. Außerdem noch H0e-Material, welches in den 50iger J. auf sächs. Strecken verkehrte, auch Händlerangeb. B. Weiß, Neuwiesenweg 1, 7181 Satteldorf, Tel. 07951/44061

Suche alte Permot Automodelle (Hruska), Eisenbahnmodelle (Hruska), Straßenbahnmodelle (Permot) sowie Obus Modelle (60 Jahre), alles H0. D. Lanzke, Postfach 1144, 3584 Bad Zwesten. Tel./Fax 05626/679

Laternen, Mützen, Schilder u. sonstige Raritäten der Deutschen Bahn von vor 1945 gesucht. O. Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart 1, Tel. 0711/655106

Kaufe
unbeschädigte Modellautos aus der Zeit 1950-85: Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox, Schuco, Siku, Tekno, Wiking (1:40), auch Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf, Tel. 0211/553931

Suche Modellbahner, der Gützold Fahrpult ATD 2500 hat, zwecks Erfahrungsaustausch. Michael Hanisch, Hildebrandstr. 35, 31135 Hildesheim, 05121/510690

Video-Aufnahmen folgender Fernseh-Serien: Bahnhöfe Europas, Eisenbahnromantik sowie Straß. der Welt ges., kaufe auch Aufnahmen von Sonderfahrten-/Zügen usw. Martin Gautzsch, Barsinghausen, Tel. 05105/80213, bitte öft.vers.

Wir führen ein komplettes Spur-I-Programm. Ab sofort vertreiben wir auch das Lenz-Digital-System. Einbau in alle Systeme möglich. Alle unsere Lokomotiven sind jetzt auch in Digital-Ausführung lieferbar.

Ab sofort lieferbar: Dampflok BR 64, Spur I DM 1.895,–

Kesselbauer
Modellbahnbedarf
Erdmannhäuserstraße 11
71672 Marbach/Neckar
Tel. 07144/5556

Piko BR 01-5, Nr. 6327-1 oder 6329-1, Boxp. grün m. Umlaufschürze, neu, i. Orig.karton, angemess. Preis. H. Glasow, Stockumer Str. 156, 13507 Berlin 27, Tel. 030/4328610

Suche Lil. BR05 (10504), Lil. BR18 (blau), Lil. BR 45 (gr. „Ohren"). Rudi Hesse, Friedhofstr. 3, O-8142 Radeberg

... PLZ NEUE PLZ NEU

LIEBER INSERENT!

Bitte denken Sie daran, daß wir die Postleitzahl in Ihrem Anzeigentext nicht prüfen und auch nicht selbstständig ändern können.

Bitte übersenden Sie uns eine neue Druckunterlage für Ihre nach dem 1. 7. '93 disponierte Anzeige.

Vielen Dank
Ihr Anzeigenteam

Suche Piko-N, Loks u. Wagen, bitte um Angebote mit Preisangabe. D. Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Suche MEB 1969, Rollmaterial in N von Piko. Olaf Nowotny, Freidensstr. 16, O-7586 Boxberg

Wer beschriftet mir ein Dampflokumbaumodell in der Nenngröße TT? F. Artus, Str. d. 8. März 4, 98639 Walldorf

Suche für H0: Treib- und Kuppelradsätze d. BR 058 (26 mm Durchm.) zum Bau d. 18102. Berger, Tel. 0171/3303961

Suche Original in TT BR020201-O BR95, BR 44, BR 41-Ochsenlok sowie Baupläne und Paster v. oben. Wolfgang Schlenker, Nr. 2, O-8601 Oberförstchen

KAUFE JEDE MODELLBAHN
MODELLAUTOS/ALTES SPIELZEUG

Sonderangebote aus Großhandelsauflösung

TT	**Rokal** BR 24	nur	149,95
	BR **V** 211	nur	49,95
	BR 92	nur	45,–
	BR E 250	nur	89,95
	Beiwagen f. Schienenbus	nur	17,–
	Bogenweichenpaar el.	nur	17,–
	DKW el.	nur	13,–
	Weichenpaar el.	nur	18,–
	2 Traktoren (incl. Versand)	nur	29,95
	2 Gabelstapler(inkl. Versand)	nur	29,95
	4 Wagenbausätze (tschechisch)		39,95
	7 versch. neuwertige Wagen		35,–
	4 Lichtsignale (rot/grün)	nur	49,95
H0	BR 01 Boxpo	nur	79,95
	BR 38	nur	89,95
	BR 56	nur	89,95
	BR 95	nur	109,95
	BR 38 (mit Windleitblechen)	nur	109,95
	5 versch. russ. Zis LKW		99,95
	4 Lichtsignale (H0)	nur	49,95
	Russ. B0" + 2 Wg (Set)	nur	109,95
	FZ 2 Trafo Fahr & Licht	nur	49,95

Bestellungen, Angebote, Anfragen, Angebotslisten an
MICHAS BAHNHOF - AM TAUENTZIEN
NÜRNBERGER STR. 21 · 1000 BERLIN 30, ab 14 h

Suche alte Eisenbahnen, Loks, Wagen und Zubehör sowie alte Blechschiffe. Chiffre ME07/733122

Piko-Gehäuse v. BLS, Triebwagen Blauer Pfeil, Motor u. Steuerwagen. Peter Scherler, Heimstrasse 32, CH-3018 Bern

Suche: Gehäuse, Steuerung u.a. Teile von BR62 Berfelde, sowie andere Modelle der 50er Jahre aus der DDR-Prod. u. Kataloge i. H0, Motor für BR03 Schicht, Tender für Piko-Stromlinienlok ME101, auch ohne Geh., D-Zugwg. v. EAW. Tel. 0361/603706

Gehäuse v. Märklinlok SLR 700, Spur 00 gesucht. Chiffre ME07/733200

Suche „Betriebsbuch" der D-Lok 064 491-4, ex-64 491, DA o. a. Lok, ab Juni 93, wieder betriebsbereit. R. Voigt/G. Probst, In der Wiese 1, 46395 Bocholt, Tel. 02871/185321, ab 20 Uhr

Su. H0-Mittelteil od. kompl. Doppelstockwagen m. Schriftzug Deutsche Reichsbahn, Preis-Angebot. 02645/2431

5 Jahre Ihre Zugbegleiter
Fachhandel und Versand der Fa. Dorst
8300 Landshut · Neustadt 452 · Inh. Erspenmüller
Jahre 1-a-Service
Angebote: z. B. Märklin Nr. 2200 St. 2,35 Nr. 5106 St. 1,99
Roco Nr. 43655 Lok SBB 460 DM 210,-,
Roco Nr. 43282 Mallet 98 schwarz DM 219,–,
43680 BR 143 DM 169,–.
Fleischmann Nr. 4440 ICE DM 299,-
Preisliste gegen DM 5,90
anfordern in unserem Büro:
IHRE ZUGBEGLEITER
Postfach · 84095 Fürth
Keine Verkaufsstelle

Suche Roco H0 BR 1670 (43444) u. BR 1110 (43517) der ÖBB, guterh., Angebot an: Michael Sill, Peterstr. 19, Tel. 0202/594589 (Anrufbeantw.)

MEB-Heft 11/89-6/90, 9/90-1/91, auch Einzelhefte oder leihweise zum Kopieren. H.-K. Lesk, Joergstr. 11, 8970 Immenstadt/Allg.

ROLF RICHTER
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für alle Blechspielsachen von der Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar in Mannheim
Beratung – Gutachten – Informationen
Tel. 06201/15997 Fax 06201/182891
Karlsruher Str. 2/8, 6940 Weinheim
Eisenbahnen – Dampfmaschinen – Schiffe – Automobile – Militärspielzeug

D-Loks in Glasers Anualen, 1931-1943, Angebote an: Uwe Kohl, Im Bruche 11, 31275 Lehrte

Privatmann sucht Märklin H0-Anlagen, auch Großanlagen, Selbstabholer. Tel. 02256/695



Modellbahnbox
Karlshorst

Neuwaren · Ankauf und Verkauf · Reparatur
Große Auswahl in N, TT, H0e, H0m, H0, 0, LGB
zu günstigen Preisen. Auch aus zweiter Hand.
LGB-Bahndämme aus Faserbeton (auch Formen für den Selbstbau) von cm.

Di. - Fr. 10.00 - 13.00 und 14.00 - 18.00 Uhr · Sa. 9.00 - 12.30 Uhr
Tel. 030/5083041 · Treskowallee 104 · O-1157 Berlin · Am S-Bahnhof Berlin-Karlshorst

Suche Angaben über Beheimatung von Reisezugswagen der DR, ab ca. 1975 bis heute; biete Gleichhart. B. Himmler, Tereschowastr. 13, 02977 Hoyerswerda

Tausche

Biete: Dampflokarchiv 2.88, Reisen mit der Schmalspurbahn, 89, Modellbahn-Pflege u. -Reparatur, 83, Saxonia, 89, Modellbahn-Elektrik, 85, Die Saal-Eisenbahn, 89, Das große Anlagenbuch, 88, Fernverbindungen Winter 81/82, Kursbuch d. DR Sommer 82, 1984-85, 1988-89; suche: Dampflokarchiv 3. F. Artus, Str.-d.-8.-März 4, 98639 Walldorf

Verschiedenes

Feinmechanikermeister, möchte sich selbständig machen und sucht die geeignete Werkstatt, möglichst im Raum FFM. B. Kopietz, Dornbachstr. 21, 6370 Oberursel. Tel. 06171/21135 H

Alle Modellbahnen, alle Maßstäbe, alle Meinungen in der Modellbahn-Mailbox kostenlos und rund um die Uhr. Tel. 030/7823064

Postkarten-Fans, testen Sie unser reichh. Sortiment, u. a. EK + Reiju + Bahnl. + Holzb., Liste anfordern, gegen DM 3,-. M. Schmahl, Postf. 1366, 5100 Aachen, Tel. 02408/2328

Biete ME, einzeln 1970/90, Bücher, Vorschriften u.v.m., suche Gehäuse VT 2.09 TT und ME 9/93, Liste gegen frankierten Rückumschlag. F. Naumann, Triftstr. 12 b, 16225 Eberswalde

Wer kann mir ein Brüniermittel verkaufen, oder nennen, mit dem man Neusilbergleise rostbraun, matt (nicht schwarz) brünieren kann? H. zur Mühlen, An der Innerste-Au 12, 31139 Hildesheim, Tel. 05121/22503

Deutsche Dampflokomotiven aus Rumänien (Normal- u. Schmalspur, ob P 8 oder G10 o. a., bitte nehmen Sie kurzfristig Verbindung auf, die Zeit schreitet auch in Rumänien weiter. Noch sind die Loks günstig zu haben, die hier zur Vielfalt auf den Museumsbahnen schon seit Jahren fehlen. Eine Aufarbeitung zu Ostblockpreisen ist ebenfalls augenblicklich noch möglich. Preise auf Anfrage, je nach Stückzahl billiger für jeden einzeln. Chiffre ME07/727911

Veranstaltungen

Modelleisenbahn, Autos und Spielzeug-Märkte am 4.4./8.8./26.12.93 im Bürgerhaus in 6095 Ginsheim von 10-15 Uhr, Info: Tel. 06144/6366, Fax 44324

USA-Dampflok-Reise: 30.9.'93 – 13.10.'93
Colorado, New Mexico, Utah, Arizona, Nevada
ALPEN-Dampflok-Reise: 29.8.'93 – 6.9.'93
(Flug), Hotel (HP), Bus, Dampflokfahrkarten
Telefon 09127/6088 oder Fax 09127/8095

1. Bexbacher Modellbahn-Börse am 16.1.94 in den Höcherberg-Hallen (1800 qm), Info.: Modellbahnfreunde Bexbach e.V., Rathausstr. 50, 66450 Bexbach

ADLER MODELLSPIELZEUG-MÄRKTE:
über 10 Jahre bekannt, beliebt, gut – veranstalten für Sie die Sommermärkte am: **4. Juli, 40822 METTMANN,** Stadthalle (Neandertalhalle), Gottfr.-Wetzel-Str. ★ **1. August, 41061 MÖNCHEN-GLADBACH,** Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr. ★ **ADLER-MÄRKTE** von 11 bis 16 Uhr geöffnet, bieten Tausch, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Modellautos, alten Blechspielzeugen, Plüschtieren u. Puppen. ★ **Auskunft, Anmeldung:** M. & RP, Cremer Veranstaltungs GmbH, Tel. 02103/51133 und 0203/746327, Fax 02103/52929.

· Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tausche · Biete · Suche · Tau

WENN...

...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeinde in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung Modelleisenbahner
Borkumstraße 2
13189 Berlin

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 8/93 ist am 12. 7. 1993. MODELL EISENBAHNER 8/93 erscheint am 4. 8. 1993.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffenlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________
Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON (mit Vorwahl) FAX

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

❑ Ja, ich bin Abonnent von MODELLEISENBAHNER

Grasaussaat mit 3 Kilovolt

Ein Hochspannungsbegrasungsgerät entwickelten österreichische Modelleisenbahner. Es erzeugt mit Dioden-Kondensatorenketten 3,1 kV. Das elektrostatische Feld läßt die Fasern des Streumaterials senkrecht auf die Leimfläche auftreffen.
Die Handhabung ist einfach: Kathode an die feuchte Leimfläche anschließen, Anode an das Metallsieb mit dem Streugut. Da maximal nur 2 Milliampére fließen, ist die Sache völlig ungefährlich.





Wittfeld-Triebwagen

Mit der grünen Ausführung ist nun eine relativ frühe Farbvariante des Wittfeld-Akkutriebwagens auf den Markt gekommen, nachdem bereits die rote DB-Version und die klassische rot-beige DRG-Variante erschienen sind. Der Epoche gemäß weist das N-Modell die entsprechenden Änderungen insbesondere hinsichtlich der Farbgebung und Beschriftung der späten Jahre der Epoche II nach Aufhebung der 4. Wagenklasse auf. Das Modell hat eine LüP von 161mm.

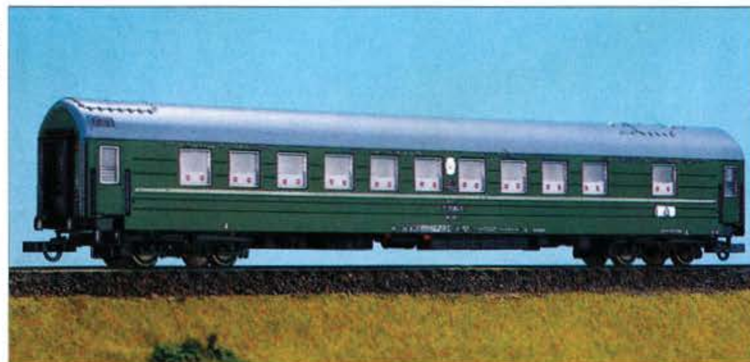


Werkfoto



Rangierlokomotive

Nach dem Vorbild der Ge 2/4 213 der Rhätischen Bahn entstand das Modell für die Spur IIm. Gehäuse- und Fahrwerk sind mit gravierten Details und einigen Zurüstteilen nachgebildet. Die Führerstandstüren lassen sich öffnen, und die Fenster sind beweglich. Das Führerhausdach ist vorbildgetreu mit allen elektrischen Aufbauten ausgestattet. Eine Elektronik sorgt für gleichmäßig helles Licht.





OSShD-Wagen

Aus dem Waggonbau Görlitz stammen jene Reisezugwagen der Sowjetischen Eisenbahnen, die, RIC-gerecht, von der asiatischen Pazifikküste bis nach Westeuropa verkehren. Das H0-Modell ist detailliert. Im Unterbodenbereich hat Sachsenmodelle auf ungewöhnliche Art freistehende Leitungsverbindungen einzelner Aggregate mit in die Spritzform integriert. Die Fenster sitzen akkurat. Der Wagenkasten ist an den Längs- und Stirnseiten sauber bedruckt.



TT-Eilzugwagen

Die Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH hat ein umfangreiches Sortiment an vierachsigen Eilzugwagen. Die beleuchteten Fahrzeuge gibt es in DRG-Ausführung, als DR-Variante und in der Karwendel - Express - Geschenkpackung. Die Wagen sind detailliert gestaltet. Kleinteile wie Haltestangen und Faltenbälge müssen zugerüstet werden.

FLEISCHMANN

Schokoladenzug

Sowohl in H0 als auch in N gibt es das vierteilige Wagenset von Fleischmann. Alle Wagen sind mit einer Kulissenmechanik für Kurzkupplungsbetrieb ausgestattet. Die farbigen Werbeaufdrucke haben eine ausgezeichnete Qualität. Der Schoko-Expreß ist eine originelle Geschenkidee, die eine Modellbahn mit einem lustig-bunten Zug bereichert. Bei Sammlern sollte die 92er Einmalserie in der Vitrine zu finden sein. ▶



BEMO

RhB-Güterwagen

Passend zur Bemo-Lokomotive ▶ der GFM,GDe 4/4, gibt es einen Hochbordwagen und einen gedeckten Güterwagen. Die beiden im Bahnhof Montbovon (Schweiz) verknüpften Bahnen MOB (Montreux-Oberland-Bahn) und GFM (Gruyeres-Fribourg-Morat) tauschen täglich Güterwagen aus, sodaß die GFM-Wagen auch in MOB-Zügen laufen.





Werkfoto

MoMINIATUR

Begleiterwagen

Passend zum H0-Dampfbagger bietet die bayerische Firma einen Aufliege- und Begleitwagen an. Das ca. 130 Mark teure Modell gibt es als Weißmetallbausatz mit fertigen Drehgestellen, Federpuffern und Hakenkupplungen. Auch Zubehörteile für den Dioramen- und Anlagenbau sind bei MoMiniatur, Gustl-Waldau-Str. 42, D-84030 Ergolding, beziehbar. ▼

Fußball-Straßenbahn

Anläßlich des 100jährigen Jubiläums des Baseler Fußballclubs wurden vier DÜWAG-Straßenbahnzüge der Baseler Verkehrs-Betriebe dekoriert. Das H0-Modell kann bei FCB-Jubiläumsartikel, c/o Zeitung „Spatz", Claragraben 105, CH-4057 Basel erworben werden. Der Fußballclub hat auch den Wettbewerb „Modellbauer helfen dem FCB" mit vielen Preisen ausgeschrieben.



Werkfoto



Werkfoto

DRG Modell BERLIN

Bayer.Loktransporteur

Das originelle H0-Modell wird von DRG-Modellbau in drei Varianten geliefert: In Länderbahnausführung, DRG-Köln und DRG privat. Das Fahrzeug ist als Bausatz und als Fertigmodell lieferbar. Der Bausatz mit NEM-gerechten Radsätzen kostet etwa 150 Mark. Für RP25-Fahrer gibt es Zehnspeichenradsätze mit einem Aufpreis von knapp 100 Mark. Ein Fertigmodell mit NEM-Radsätzen ist für 400 Mark zu haben.

Das exklusive Fahrzeug ist bei H. Langer, Kirschenallee 12, D-14050 Berlin, bestellbar.



Werkfoto

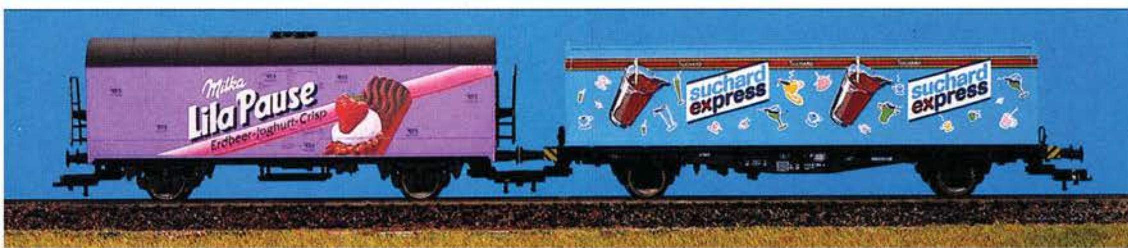
Railino

RhB-Fahrzeuge

◀ Die Ellok Ge 2/4 und der gedeckte Güterwagen K3 sind Fahrzeuge der Rhätischen Bahn. Ihre Modelle gibt es im Maßstab 1:160 von Railino. Beide Modelle bestehen aus Messing. Einige Details wurden als Formätzteile und aus Messing-Schleuderguß hergestellt.

Die Ge 2/4 wird über ein Stufengetriebe an allen Achsen angetrieben. Die 810 Mark teure Lokomotive und der für 225 Mark zu habende Güterwagen fahren auf Nm-Gleisen.

Diese und andere Schmalspurfahrzeuge im Maßstab 1:160 können bei Lok 14 GmbH, Thalkirchner Straße 14, D-80337 München gekauft werden.



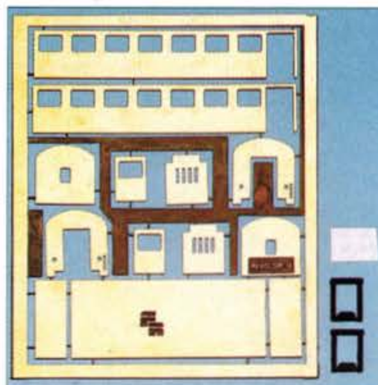
Fotos: KLAWIAN



TT modell bau
Dr. J. KUNZE

Kesselwagen

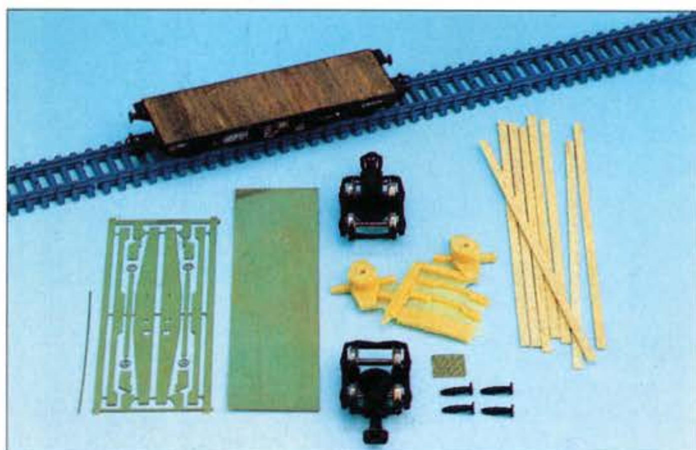
◀ Kesselwagen gehören zum Sortiment des Kleinserienhersteller Dr. J. Kunze, Ludwigstraße 126, D-63076 Offenbach. Das Privatwagenmodell der Firma Röhm-Pharma GmbH ist vorbildgerecht an Anschriftentafel und Langträger beschriftet. Die Radsätze und Kupplungen entsprechen denen der BTTB-Fahrzeuge. Der Wagen kostet 30 Mark.



Rekowagen in N

◀ Harald Freudenreich aus D-18209 Parkentin, Rostocker Straße 16, liefert Kleinserienbausätze für N-Fahrzeuge. Ein Rekoreisezugwagen (Baag) und ein vierachsiger Postwagen (Post4-bII/20,8-Reko) werden aus Messingätzteilen gefertigt. Während der einfacher gehaltene Rekowagen 13 Mark kostet, sind für den komplizierteren Postwagenbausatz 40 Mark zu bezahlen.





Schwaetzer TT

Rumpelmann

Schwere Lasten werden mit flachen Güterwagen der Bauart Rlmmps befördert. Das TT-Modell ist einfach aus Messing-PUR-Teilen sowie Holzprofilen herzustellen. Der Bausatz kostet knapp 40 Mark.
Schwaetzer TT, Auf dem Ruhbühl 147, W-7997 Immenstaad.

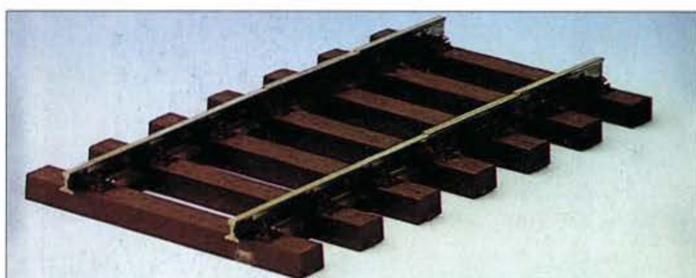


Werkfoto

WEINERT MODELLBAU

Kohlenkran

◀ Besonders auf kleineren Bahnbetriebswerken waren die festen Bekohlungskräne mit Handbetrieb anzutreffen. Der H0-Bausatz besteht aus Messing- und Weißmetallgußteilen sowie einem Ätzgitter. Auch einen regelspurigen Kohlenladekran (Vorbild: Beck & Henkel AG Kassel) und eine Besandungsanlage gibt es zur Vervollständigung des H0-Dampflokbetriebswerkes.



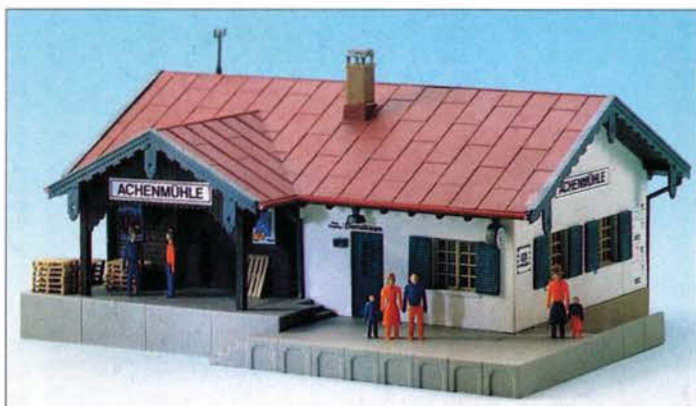
Spur 0-Profile

Fine Scale Gleise mit den Profilen S 49 und UIC 54 gibt es bis zum 31. Juli 1993 in der Spur 0 als Einführungsangebot. Die Metergleise sind als Fertiggleis und als Bausatz zu haben; die Gleisroste sind auch separat erhältlich. Bezugsmöglichkeit: Wenzel's Modell - Shop, Rohlederstraße 13, D-90419 Nürnberg.

kibri

Achenmühle

Mit 200 x 150 x 95 mm hat der H0-Bahnhofsbausatz eine Grundfläche, die auch auf kleineren Modellbahnanlagen Platz findet. Der Bausatz kann gut als Empfangsgebäude eines Haltepunktes verwendet werden.
In der Natur gekonnt ausgesucht, wird ein Gebäude in ländlicher Gegend mit charakteristischer, rechteckiger Baugliederung angeboten. Dem detaillierten Modell liegen einige Kibri-typische Figuren bei, die zur Ausgestaltung der Szene passen. ▶



Fotos: KLAWIAN

Dauerbrenner Halbnull

Der Deutschen liebste Baugröße hört auf den Namen H0 und gibt bekanntermaßen die großen Vorbilder im Verkleinerungsmaßstab 1:87 wieder. Was für Modellbahner gilt, hat auch für die Modellauto-Fans Gültigkeit. Von Albedo bis Wiking wird jede Neuheit nach wie vor mit Interesse erwartet. MEBs Schwesterzeitschrift MODELL FAHRZEUG widmete in ihrer Ausgabe 3/93 dem Thema Halbnull einen starken Sonderteil. Wir meinen: lesenswert!

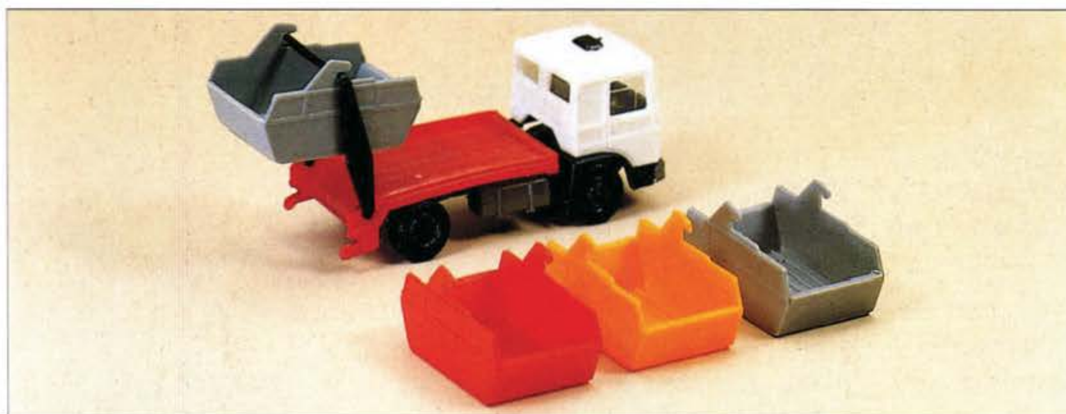
ALBEDO fränkischer Buntspecht der Lkw-Szene, hat Grund zur Premieren-Feier: Mit dem VW Polo ist der erste Pkw aus eigener Backstube serienreif. Der Neue braucht sich vor Mitbewerber-Modellen nicht zu verstecken! Fast schon fertig ist der VW-Käfer, der als Limousine und als Cabriolet vorfährt. Der Renault 19 macht die Erstlinge zum Trio.

KIBRI lieferte unlängst die letzten 92er-Neuheiten in die Fachgeschäfte. Das King Size-Modell der 150-t-Kesselbrücke mit Ladung, bespannt mit einer MAN 41.462 VF-Zugmaschine, braucht mit fast 70 cm Länge wirklich Platz auf Anlage oder Diorama. Ein interessantes Teil ist auch der Kaelble-Gmeinder SL 30 Knicklader aus der Familie der Erdbeweger. Kibri-typische Transportlösungen bringt die erste 93er-Auslieferung: Ladekräne, Fahrerhäuser, Bauwagen und Baucontainer sind im Bausatz samt ihrer rollenden Unterlagen zu haben. Auch Gittermastteile und Trafos schicken die Böblinger Modelleure wieder auf die Modellstraßen.
Für Schwertransporte der höchsten Gewichtsklassen stehen Mercedes-Tieflader, ein MAN-Tiefbettauflieger, ein Plattformtieflader, Scheuerles neuer Tiefladeanhänger sowie die Kesselbrücke mit MAN-Power bereit.

KLOSE aus Altenbach erbarmt sich der stets zu kurz kommenden TT-Freunde. Auf Basis der bekannten MAN-Typen von MK-Leipzig stellen sich die 120er Container-Plattformwagen, auch mit Ladekran, sowie Container in neuem Outfit dem Modellbahner vor.



Woytnik: Bergmann-Postauto, Maßstab 1:120, Metallbausatz.



Klose: MAN-Containerplattformwagen, Maßstab 1:120, Kunststoffertigmodell.

HERPA lieferte im Mai die Neuheiten der 1993 gestarteten Länderserie aus. Die Europa-Nachbarn Schweiz, Frankreich, Großbritannien sowie die Benelux-Staaten wurden in 87er-Größe bedacht. Der Austin-Mini steht dabei im Mittelpunkt. Aber auch Setra-Busse, DAF-, Kenworch-, Renault- und Scania-Lastzüge sind vertreten.
Im Motorsportbereich sorgen eine britische Version des BMW 318i und des Audi V8 in belgischen Farben für Aufsehen. Herpas „Sammlerbörse" bietet ab sofort einmalige Stücke, die nur „solange der Vorrat reicht", im Angebot sind. PC-Freaks sollten sich die beiden „Sixt Art Cars" auf Basis des 190er-Mercedes nicht entgehen lassen! Der UN-weiße Iveco-Hauber gemahnt dagegen an die Einsätze der Vereinten Nationen in den Krisengebieten des ehemaligen Jugoslawien.
Weitere Sondermodelle zeigt ein im Fachhandel verfügbarer Sonderprospekt.

RIETZE Nürnberger Halbnuller mit Dependance in Zwickau, präsentiert als Jahresneuheit Fords Hoffnungsträger Mondeo im kleinen Maßstab. Der Audi Quattro Spyder ist nunmehr ebenso im Regal wie der Ford Transit. Neue Busse von Mercedes und Neoplan und Ford Cargo-Versionen runden die Frühsommerofferte aus der Spielzeugstadt ab.



Kibri: Verladene Erdbewegungsmaschinen, Maßstab 1:87, Kunststoffbausätze.

WOYTNIK Kleinserienspezialist für den Berliner Nahverkehr und zeitgerechtes Zubehör legt mit dem Bergmann-Postauto ein klassisches Elektromobil der Epoche I vor.
54 Mark sind für den Bausatz in 1:120 zu entrichten. Der H0-Kit, gleichfalls aus Zinngußteilen, ist für Mitte des Jahres geplant. Weitere „Bergmänner", eventuell auch in „Bolle"-Diensten, schließt der Spezialist nicht aus (Woytnik, Beifußweg 68a, 1000 Berlin 47).

Uwe Ruck



Der kleine Brocken

Rangierlokomotiven der Bauart Köf II sind überall in Deutschland anzutreffen. Neun Modellvarianten dieser Lokomotiven enthält das Sortiment der schwäbischen Firma Brawa. Wir testeten die Deutsche Reichsbahn-Ausführung der Epoche IV in der Nenngröße H0.

Wird das Köf II-Modell erstmals in die Hand genommen, verblüfft seine verhältnismäßig große Masse. Der 73 mm kurze Winzling läßt die Waage ein stolzes Viertelpfund anzeigen. Das ist möglich, weil das Gehäuse aus Druckguß besteht.

Die ersten Fahrversuche zeigen sogleich, was das kleine Modell zu leisten vermag: Die Maschine ist in der Lage, vorbildgetreue Rangierabteilungen zu bewegen. Ein Zug, bestehend aus fünf zweiachsigen Wagen, wird auch durch Bögen mit kleinen Radien ohne Schleudern der Treibräder gezogen. Bei zehn zweiachsigen Wagen ist die Schleuderneigung deutlich höher.

Ein dreipoliger Mabuchi-Motor

Das Vorbild


Foto: Machel

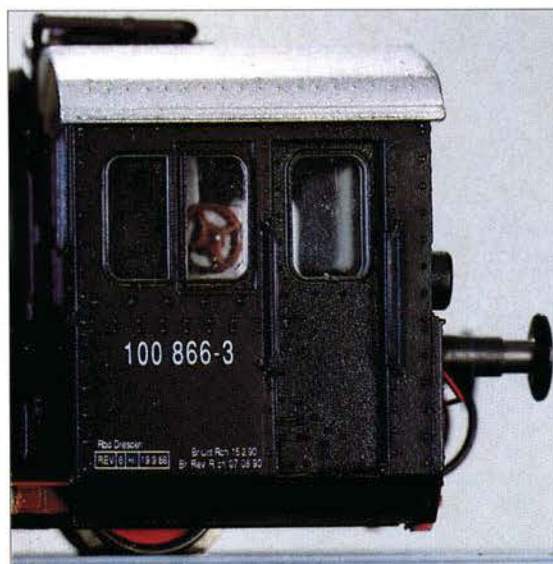
Die Kleinlokomotiven der Leistungsklasse II sind von der DRG in großen Stückzahlen beschafft worden. Die DR hat von den nach 1945 vorgefundenen Lokomotiven zunächst Vorserienfahrzeuge und abweichende Bauarten verschrottet bzw. verkauft oder, sofern sie in erhaltungswürdigem Zustand waren, auf Einheitsbauart mit mechanischem oder hydraulischem Getriebe umgebaut. LKM Babelsberg hat 1948 mit dem Nachbau von Kleinlokomotiven der Einheitsbauart begonnen und diese mit mechanischem Getriebe und Motoren von 60 PS (44 kW) oder 90 PS (66 kW) ausgerüstet. Die DR übernahm 32 Lokomotiven und ordnete sie in zweiter Besetzung als Kö 4001 bis Kö 4032 ein.

Die Lokomotiven der Erstbesetzung aus den Jahren 1930 bis 1932 waren bei beiden deutschen Bahnverwaltungen schon ausgemustert.

Die Lokomotiven erhielten im Rahmen planmäßiger Schadgruppen zunächst einen 4-Zylinder- oder 6-Zylinderreihenmotor, später nur noch den wassergekühlten Sechszylinder. 1970 sind 295 Lokomotiven mit Rädergetriebe in 100.1-7 und 78 Lokomotiven mit hydraulischer Leistungsübertragung in 100.8-9 umgezeichnet worden.

Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.



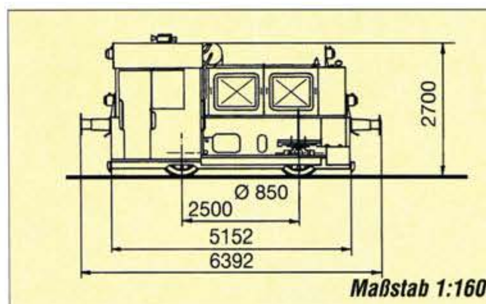


Das Vorbild wurde im Juni 1992 in Adorf (Vogtl.) fotografiert. Das Modell widerspiegelt exakt die Anschriften.

Bezeichnung	Köf II (100 866) der Deutschen Reichsbahn
Epoche	IV, 1970 - 1990
Spur	H0
Hersteller	Brawa
Stromsystem	Zweischienen, Gleichspannung
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	wahlweise Haken- oder Bügelkupplung, feingliedrige Originalkupplungsattrappe
Zubehör	Schneepflug und Stoßkupplung
Nennspannung	12 Volt
Masse	122 Gramm
Minimalradius	< 385 Millimeter
Katalognummer	0476
Preis	160 bis 220 DM
im Handel	seit 1992
Varianten	neun Ausführungen verschiedener Epochen, auch für Wechselspannungsbetrieb

treibt über ein kombiniertes Schnecken- und Stirnradgetriebe beide Radsätze an. Brawas Konstrukteure haben es geschafft, den zur Verfügung stehenden Platz so optimal auszunutzen, daß auf der Ankerwelle sogar eine Schwungmasse befestigt werden konnte. Diese sorgt zusammen mit einer ausgewogenen Getriebeabstimmung für eine ausgezeichnete Laufkultur. Kaum hörbar beginnt sich das Modell bei 3 V mit einer maßstäblichen Geschwindigkeit von nur 3 km/h zu bewegen. Bei Nennspannung fährt die Lokomotive gute 50 km/h. Damit ist der Geschwindigkeitsbereich nahezu vorbildgetreu und setzt besonders für das Langsamfahrverhalten Maßstäbe. Zum Ankuppeln eines Zuges besteht die Möglichkeit, wahlweise an beiden Seiten des Fahrzeuges einen Haken oder einen Bügel einzustecken. Einen NEM-gerechten Aufnahmeschacht gibt es nicht. Wer vorbildgetreue Kupplungen mag, kann auch die Schraubkupplung anstecken. Sie ist fein gestaltet, und ihre Glieder sind beweglich vernietet.

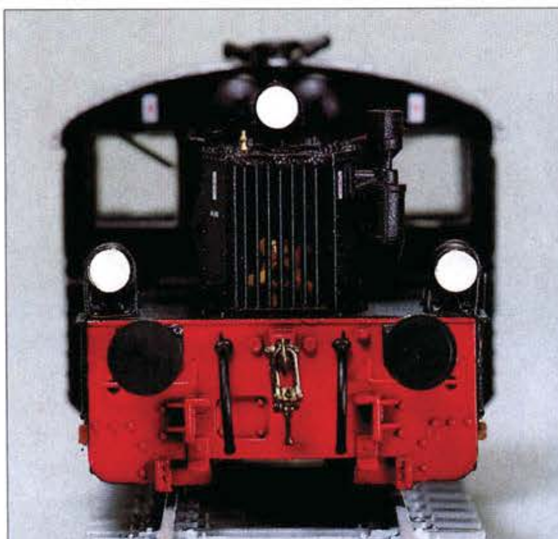
Kö: **K**leinlokomotive mit **Ö**lmotor (Diesel) und mechanische Leistungsübertragung.
Köe: **K**leinlokomotive mit **Ö**lmotor (Diesel) und **e**lektrische Kraftübertragung.
Köf: **K**leinlokomotive mit **Ö**lmotor (Diesel) und **F**lüssigkeitsgetriebe (Strömungsgetriebe).

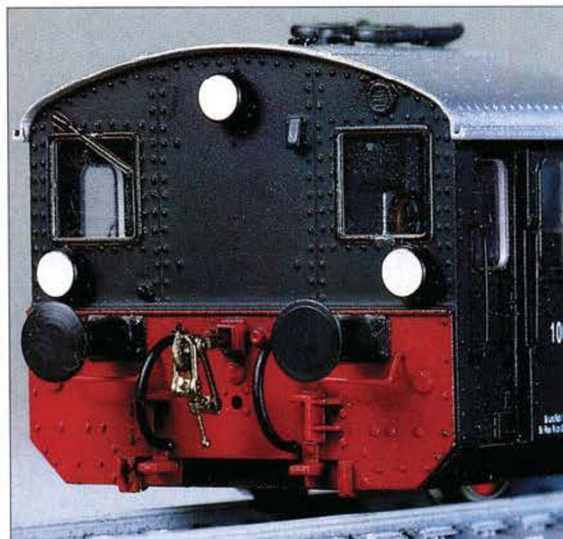


Maßstab 1:160

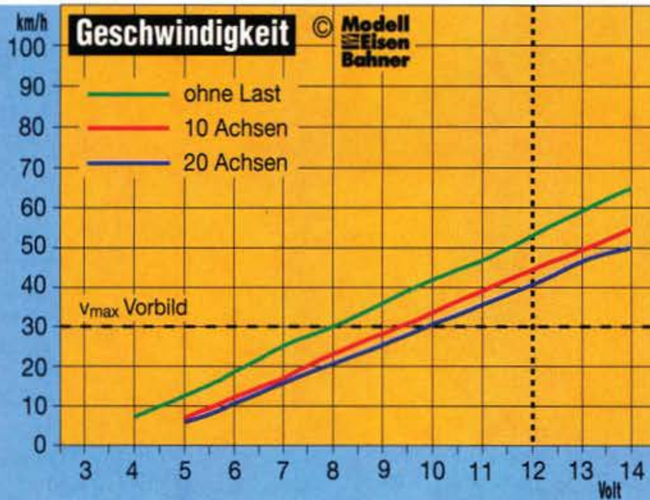
100 866 von Brawa	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	6 392	73,5	76,0 73,5 (zusammengedrückte Puffer)
Fahrgestellänge	5 152	59,2	59,9
Achsstand	2 500	28,7	28,7
Raddurchmesser	850	9,8	9,8
Höhe über SO	2 700	21,8	32,3

Die Stromabnahme erfolgt von den vier Rädern. Da kann es schon einmal vorkommen, daß Kontaktprobleme entstehen. Vorbeugend sollte daher regelmäßiges Reinigen von Schienen, Rädern, Achsen und Kontaktfahne selbstverständlich sein, wenn eine kontaktempfindliche zweiachsige Lokomotive verkehren soll.
Das Modell gibt es auch für das Dreileiter-Wechselspannungssystem. Auch hier haben die Konstrukteure das Platzproblem gemeistert: Das notwendige Überspannungsrelais zur Umschaltung der Fahrtrichtung hat auch in der kleinen Köf II einen Platz. Es ist im Führerhaus unterhalb des Daches untergebracht.
Das Äußere der Köf II stimmt in den Proportionen und Maßen mit dem Vorbild überein. Die Detaillierung lädt ein, auf Entdeckungsreise zu gehen: Ein fein nachgebildetes Kühlergitter, filigrane Luftkessel mit haardünnen Leitungen aus Draht und feinste Rangiergriffe beeindrucken. Die Darstellung der genieteten Blechbeplankung und federnde Puffer mit vorbildgetreuen Tellern zeigen den Qualitätsanspruch der Schwaben. Sogar das Lüfterrad, das auf der Motorwelle befestigt ist, wurde nachgestaltet.
Die farbliche Gestaltung ist gut. Die mattschwarze Lackierung des Gehäuses wirkt vorbildgetreu und kommt den Wünschen vieler Modelleisenbahner entgegen. Die Beschriftung entspricht exakt dem Vorbild. Der Druck ist gestochen scharf und gut zu lesen. Die ➪

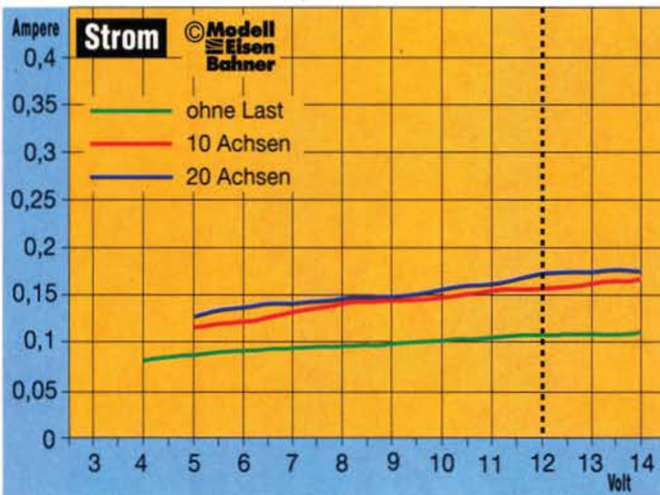




Ob Lüfterrad, Kupplungsattrappe, Scheibenwischer oder Nietimitation: Das Modell ist vorbildgerecht.

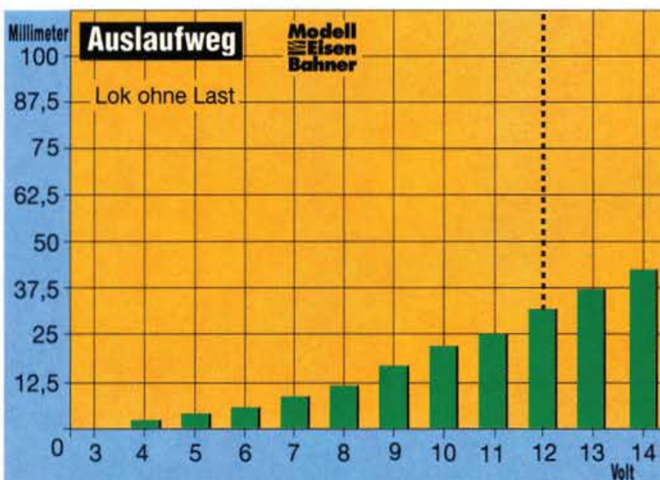


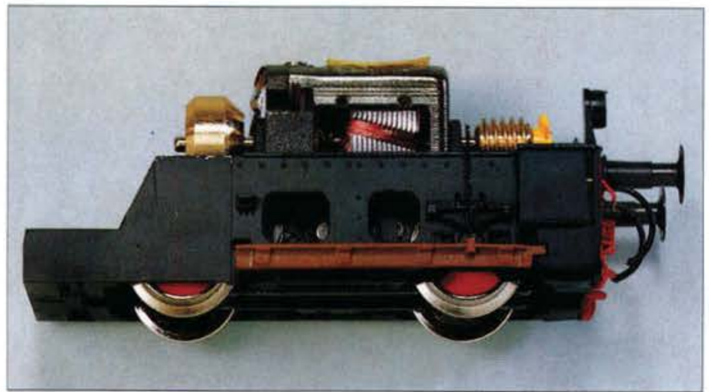
DATEN UND MESSWERTE



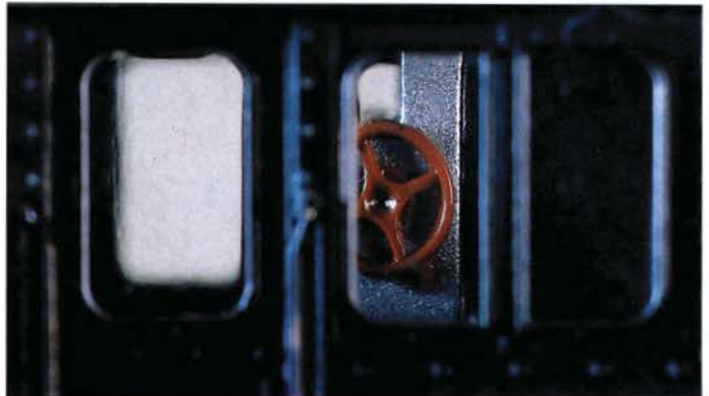
© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				10 ACHSEN			20 ACHSEN		
Anfahren	3,0	3	0,06	–	–	–	–	–	–	–
Kriechen	3,0	3	0,06	–	–	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	4,0	8	0,08	2	5,0	7	0,12	5,0	6	0,13
bei Nennspannung	12,0	53	0,11	31	12,0	44	0,16	12,0	41	0,17
bei 30 km/h	8,0	30	0,09	12	9,6	30	0,14	9,8	30	0,15

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt





Mabuchi-Motor mit Schwungmasse und Schnecken-Stirnradgetriebe.



Fotos: KLAWIAN

Typisch für die Köf II: Das Handrad des Fahrstufenschalters.

Lampen sind weiß ausgelegt. Man muß schon genau hinschauen, um festzustellen, daß die Köf keine Beleuchtung hat.

Obwohl das Modell filigran aussieht, ist es widerstandsfähig. Durch die Verwendung von Draht für die freistehenden Griffe und Leitungen wird die Köf robust. Auch ein Fehlgriff beim Spielen kann dem Modell nicht so schnell etwas anhaben. Dennoch ist es durch seine Exklusivität und einen entsprechend hohen Preis kein Kinderspielzeug.

Die Verpackung der Köf II ist aufwendig. Das Fahrzeug ruht in einer etwas knapp bemessenen Schaumstoffbettung, die in einer durchsichtigen Kunststoffschachtel liegt. Das ganze wird nochmals von einer Faltschachtel geschützt. Die Bedienungsanleitung ist ausführlich gehalten. Sogar Einfahrtips werden gegeben. Ein Hinweis, wo der in der Packung mitgelieferten Miniaturwerkzeugsatz anzubringen ist, rundet die Beschreibung ab.



Foto: Machel

R. Ippen, J. Baumann

FAZIT

Die Köf II von Brawa ist ein gelungenes H0-Modell. Sowohl die Gestaltung als auch die Fahreigenschaften überzeugen. Das vorbildgetreue Rangieren macht Spaß. Die exklusive Lokomotive ist zu einem angemessen hohen Preis zu haben.

WIKING®

BERLIN 2000
WIR SIND DABEI



731 02 39 Berliner Doppeldeckbus D 89 (MAN) – „Siemens"



571 01 37 Wechselpritschen-Lastzug (MB) – „Kunzendorf"



731 03 40 Berliner Doppeldeckbus D 89 (MAN) – „Berliner Bank"

Die Olympia-Bewerbung der Stadt Berlin wird von vielen Unternehmen tatkräftig unterstützt. Drei zu diesem Thema erst vor kurzer Zeit produzierte Industriemodelle bieten wir in einmaliger Neuauflage über den Fachhandel an. Sie werden zusammen mit unserem zweiten Neuheitenpaket im Juni 1993 erhältlich sein.

Wiking-Modellbau GmbH & Co. KG
Industriestraße 1-3 · D-12099 Berlin



Minihobel

Wer nach einem Lokomotivmodell sucht, das erschwinglich ist, findet im Piko-Regal seines Händlers ein Angebot: die Kö I. Wir testeten die schwarze Bundesbahnvariante.

An ein preislich günstiges H0-Modell werden nur geringe Ansprüche gestellt. Doch Pikos Kö I überzeugt: Sie präsentiert sich mit einem soliden Äußeren. Das Gehäuse besteht aus zwei Teilen. Kaum sichtbar sind Motorhaube und Umlauf mit dem Führerhaus zusammengesetzt. Die Teile bestehen aus Kunststoff und sind von guter Qualität. Die Nietreihen und Achslager sind sorgfältig nachgebildet worden. Die Führerhausfenster sind mit durchsichtigen Einsätzen verglast. Einige Zurüstteile liegen der Packung bei. Handläufe, Auspuff und Pfeife müssen zwar selbst montiert werden, verfeinern das vorbildgetreue Modell aber wesentlich. Die Hinweise zur Montageposition der Zurüstteile fehlen. Schade, daß hier nicht an die VEB-Piko-Tradition der bebilderten Bedienungsanleitungen angeknüpft wurde.

Das Vorbild

Für den Rangierdienst auf kleineren Bahnhöfen, insbesondere zur Bereitstellung von Güterwagen an Ladestraßen und bei Bedienung von Gleisanschlüssen, beschaffte die DRG zu Beginn der 30er Jahre die ersten Kleinlokomotiven. Nach verschiedenen Versuchsbauarten mit unterschiedlichen Antriebssystemen entstanden ab 1930 zunächst 103 Prototypen und Vorserienlokomotiven der Leistungsgruppe I. Die Maschinen mit den Nummern Kö 0001 bis 0079 und Kö 0081 bis 0104 hatten noch unterschiedliche Abmessungen und Brennkraftantriebe mit Vergaser- und Dieselmotoren. Sie verfügten über zwei und drei Zylinder und entwickelten eine Leistung bis 39 PS. Nach Auswertung der Erfahrungen entstand ab 1934 eine Einheitsbauart mit gleichen Hauptmaßen und mit Dieselmotoren. Diesen Maschinen (Kö 0080 und Kö 0105 bis 0184) folgte 1935 die verstärkte Einheitsbauart mit den Fahrzeugen Kö 0185 bis 0289, die bis 1936 geliefert wurden. Am Bau der beiden Einheitsbauarten waren neben Gmeinder und Windhoff die Maschinenfabrik Esslingen beteiligt. Alle Lokomotiven der Leistungsgruppe I erhielten eine mechanische Leistungsübertragung durch ein Schaltgetriebe mit drei Gängen. Als Beschaffungspreis werden für die Loks der Einheitsbauarten 10 7990 bzw. 14 550 RM angegeben.

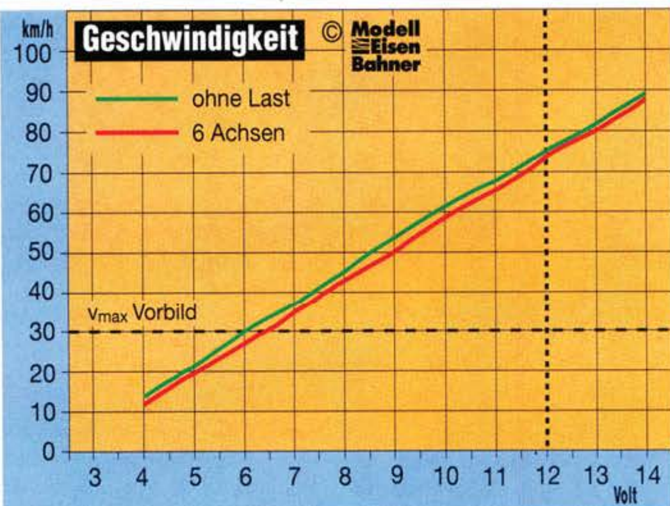
Quelle: Weisbrod; Bäzold; Obermayer: Typenbuch deutscher Lokomotiven. transpress Verlagsgesellschaft 1992.

Bezeichnung	Kö I der Deutschen Bundesbahn
Epoche	III, 1945 - 1970
Spur	H0
Hersteller	Piko
Stromsystem	Zweischienen, Gleichspannung
Steuerungssystem	ohne
Kupplung	Hakenkupplung, beidseitig
Nennspannung	12 Volt
Masse	58 Gramm
Minimalradius	< 385 Millimeter
Katalognummer	52 040
Preis	80 bis 120 DM
im Handel	seit Dezember 1991
Varianten	rote Bundesbahn-Ausführung

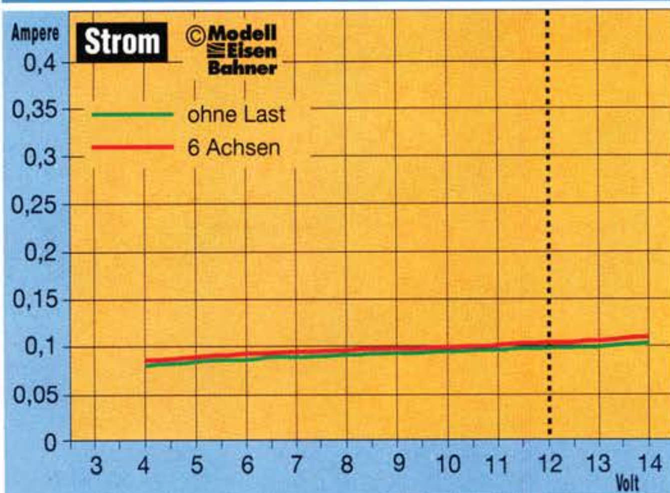
Die Laternen sind mit einem weißen Kunststoffeinsatz ausgelegt und wirken vorbildgetreu. Auf eine Beleuchtung wurde verzichtet; bei den engen Platzverhältnissen ist der nötige Entwicklungsaufwand viel zu hoch. Obwohl die Puffer mit verschiedenen Tellerformen vorbildgetreu konstruiert wurden, ist davon nicht viel zu erkennen. Die Tellermitten haben eine auffällige Einfallstelle. Auch sitzen die eingeklipsten Puffer zu lose im Gehäuse.



Die Beschriftung ist so präzise wie die Gestaltung der Achslager.

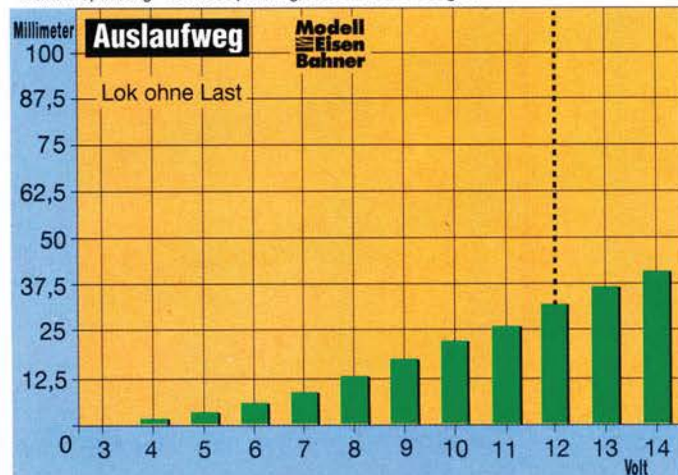


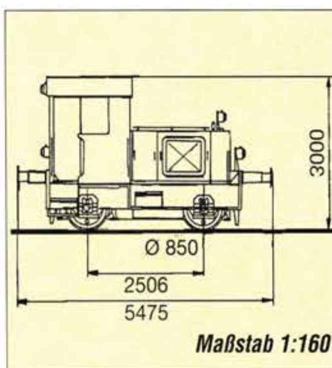
DATEN UND MESSWERTE



© Modell Eisen Bahner	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere	Auslaufweg mm	Spannung Volt	Geschwindigkeit km/h	Strom Ampere
	OHNE LAST				6 ACHSEN		
Anfahren	3,8	9	–	–	–	–	–
Kriechen	3,2	6	–	–	–	–	–
bei kleinster Spannung[1]	4,0	14	0,08	1	4,0	12	0,08
bei Nennspannung	12,0	75	0,10	29	12,0	74	0,10
bei 40 km/h	7,4	40	0,09	7	7,6	40	0,09
bei 23 km/h	5,1	23	0,09	3	5,4	23	0,09

[1] kleinste Spannung = Betriebsspannung, bei der das Fahrzeug sicher fährt



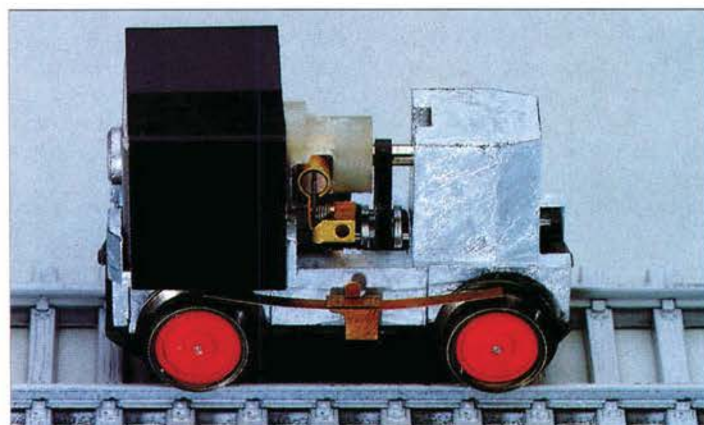


auf eine in Fahrtrichtung längs angeordente Schneckenwelle. Beide Radsätze sind mit einem Stirnrad bestückt, die von der Schneckenwelle angetrieben werden.

Das Leistungsvermögen des Antriebes ist gering. Es reicht aus, um kleine Rangierabteilungen zu bewegen. Ein sechsachsiger Dreiwagenzug wurde gerade noch ohne Schleudern der Treibräder befördert. Ein Wagen mehr, und der Zug kommt nur mit Mühe auf ein höheres Tempo. Das ist aber keine Schande, denn auch das Vorbild gehörte zur untersten Lokomotivleistungsklasse.

Obwohl das Modell dreimal so schnell wie sein Vorbild fährt, ist der Geschwindigkeitsbereich akzeptebal: Ein spielendes Kind kann nicht nur vorsichtig rangieren, sondern auch mal schnell fahren.

0233 von Piko	Vorbild mm	1 : 87 mm	Modell mm
Länge über Puffer	5 475	62,9	63,7
Höhe über SO	3 000	34,5	35,6
Achsstand	2 506	28,8	28,8
Raddurchmesser	850	9,7	9,8



Das Modell treibt ein dreipoliger Motor über einen Gummiriemen an.

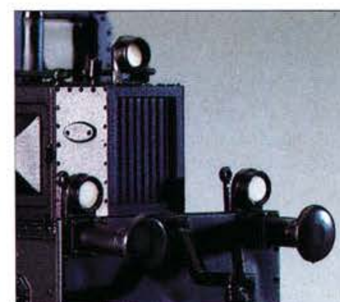
Als Kupplung wird an beiden Pufferbohlen eine einfache Hakenkupplung verwendet.

Der Motor ragt in den Führerstand. Damit er nicht zu sehr auffällt, ist er mit einer schwarzen „Tarnkappe" kaschiert worden, ein durchaus vertretbarer Kompromiß.

Das Gehäuse kann einfach geöffnet werden. Es ist mit einer Rastung am Druckgußunterteil befestigt.

Das Antriebskonzept ist originell: Ein Gummiriemen in der Dimension eines Haftreifens überträgt die Kraft von der Motorwelle

R. Ippen, J. Baumann



Fotos: KLAWIAN

Die nicht funktionsfähigen Lampen haben weiße Kunststoffreflektoren.

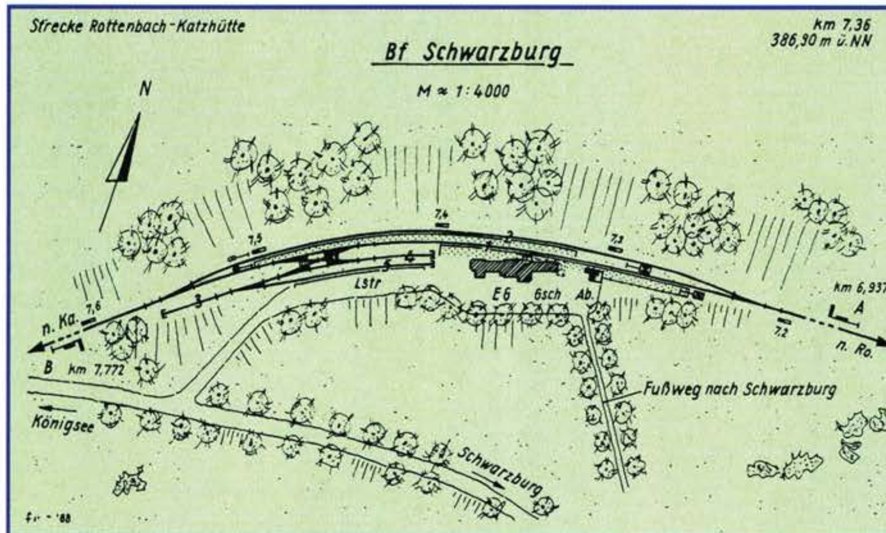
FAZIT

Die Piko-Kö I ist ein H0-Modell mit einer vorbildgetreuen Gestaltung. Das geringe Leistungsvermögen des Antriebes entspricht den technischen Möglichkeiten. Der Preis macht das Fahrzeug auch für Hobbyeinsteiger interessant.

Haltestelle Schwarzburg

Baupläne sind das Salz in der Suppe des aktiven Modellbauers. Wenn solche Pläne darüberhinaus noch auf real existierenden Vorbildern basieren und mit den Erfahrungen eines gestandenen Eisenbahnbauingenieurs auf modellbahngerechte Verhältnisse zugeschnitten wurden, bleiben kaum noch Wünsche offen.
Die Vorratskiste des Günter Fromm aus Erfurt ist schier unerschöpflich. Mit den nachfolgenden Plänen lüften wir wieder einmal ihren Deckel. Versuchen Sie doch mal einen Nachbau mit Papier, und fotografieren Sie das Ergebnis. Die besten Modelle werden von uns prämiert!

Wer sich auskennt im Thüringischen, wird ob der Überschrift verwundert den Kopf schütteln, vermeint er doch, dem Ort Schwarzburg in Thüringen eher einen Bahnhof zuordnen zu müssen, denn eine Haltestelle. Am Vorbild erkennt man jedoch, daß das Empfangsgebäude nicht immer der Größe eines Bahnhofs zu entsprechen braucht, sondern daß es vielmehr darauf ankommt, daß es den örtlichen Gegebenheiten und Ansprüchen genügen muß. Starker Ausflugsverkehr und das Schloß Schwarzburg als Sommersitz des Fürsten von Schwarzburg-Rudolstadt waren Prämissen, die zu einem Bauwerk führten, dessen Architektur und Bauweise recht aufwendig war, und das heute noch den eisenbahninteressierten Betrachter zu beeindrucken weiß.



Vorgeschichte

Vor etwas mehr als 100 Jahren war die Eisenbahn noch nicht weit in die Täler des Thüringer Waldes vorgedrungen. Im Westen überschritt die Eisenbahnlinie Plaue (Thür.) – Ritschenhausen seit 1884 das Gebirge bei Oberhof, im Osten war es die Saaletalbahn, die bereits 10 Jahre früher ihren Betrieb aufgenommen hatte und deren Verlauf von Großheringen nach Saalfeld den Thüringer Wald nur noch an seinen östlichen Ausläufern tangierte. Pläne zur Überschreitung des Thüringer Waldes in der Gegend des Schwarzatals waren zwar schon im Gespräch, ließen aber auch bedeutende technische Schwierigkeiten erwarten und gaben keine Antwort auf die Finanzierung eines solchen komplizierten Unternehmens.
So taten sich mehrere kleine thüringische Herrscherhäuser zusammen und schlossen Staatsverträge ab, in deren Ergebnis 1883 der Saale-Eisenbahn-Gesellschaft der Bau einer Anschlußbahn von Schwarza b. Rudolstadt nach Blankenburg übertragen wurde. Damit endete die Bahn zwar erst am Eingang zum Schwarzatal, erleichterte dem Wanderer die Erschließung dieser landschaftlichen Schönheiten jedoch erheblich. Der weitere Bau durch das Schwarzatal brachte wie erwartet große bauliche Schwierigkeiten durch enge Krümmungen, starke Steigungen und bis zu 13 Flußüberschreitungen im oberen Teil der Strecke. Trotz aller Widrigkeiten konnte die Strecke Rottenbach–Katzhütte am 18. August 1900 ihren Betrieb aufnehmen und somit eine der schönsten Gegenden Thüringens für den Touristenverkehr zugängig machen.

Das Vorbild

Bei der Eröffnung der Bahn im Jahre 1900 existierte nur das durchgehende Hauptgleis, an dem der Hausbahnsteig angelegt wurde. Der Verkehr entwickelte sich jedoch rasch so stark, daß man bereits 1907 daran ging, ein Kreuzungsgleis zu bauen und Signale aufzustellen. Diese wurden über ein vor dem Dienstraum auf dem Bahnsteig installiertes Kurbelwerk bedient. Noch vor dem ersten Weltkrieg erforderte das gewachsene Verkehrsaufkommen den Einbau weiterer Gleise und die Anlage einer Ladestraße. Die Lage des Bahnhofs in einer Krümmung und zusätzlich in eine Steigung sowie die damit verbundene Platzbeschränkung führte zu der eigenartigen Anbindung der Gleise. Diese Konstellation ist sicher sehr selten und erforderte bei jeder Wagengestellung aufwendige Rangiermanöver. Ein Umstand, der dem nachbauenden Modelleisenbahner sicher nicht ganz unsympatisch sein wird. Diese Ortsgüteranlage diente vornehmlich der Versorgung des tief im Tal gelegenen Ortes mit Kohlen und anderen Versorgungsgütern, deren Bedarf natürlich mit zunehmendem Touristenverkehr gleichermaßen anstieg. Der Bauplan des Empfangsgebäudes zeigt den Ursprungszustand nach dem Entwurf von 1900. Das in aufwendiger Konstruktion und architektonischer Gestaltung ausgeführte Gebäude wurde erst 1901 fertiggestellt und danach in Nutzung genommen. Schon 1907 wurden erste Umbauten notwendig. Die Wohnung im Stockwerk wurde getrennt, die nordöstliche Kammer zur Küche umgestaltet, über dem vorplatzseitigen Vordach des Einganges zwei Aborte eingebaut und im Dachgeschoß zu den schon vorhandenen Kammern und Stube eine weitere Kammer und drei abgetrennte Bodenverschläge eingerichtet. Die offene Wartehalle wurde auch hier mit verbretterten Brüstungen und eingebauten Fenstern wegen des besseren Schutzes vor Witterungsunbilden versehen.
Zwei Jahre später, 1909, mußte der Güterschuppen um 4 m verlängert werden. Er besaß nie einen direkten Gleisanschluß. Die Güter – vorwiegend Urlauber-Reisegepäck – wurden mit Handwagen an den Zug gefahren.
1930/31 wurde der Dienstraum durch einen gleisseitigen Stellwerksvorbau erweitert, der 2 m in die Bahnsteigfläche hineinragte. Der Güterschuppen wurde um weitere 6 m verlängert, mit einer 0,50 m hohen Rampe versehen (Handwagentransport!) und eine hölzerne Bahnsteigüberdachung des in der Krümmung gelegenen Hausbahnsteigs, die auch die Güterschuppenrampe mit überdeckte, errichtet. Auffallend an dem Gebäude sind reichliches Werksteinmauerwerk (Kalk- und Sandstein), schmuckvolles Fachwerk und mit farbig glasierten Ziegeln eingedeckte Dachflächen unterschiedlicher Neigung.
Der Bahnhof Schwarzburg bestand in dieser Form bis Ende der 60er Jahre. Mit Verlagerung des Versorgungsverkehrs auf die Straße wurden die Gleise nicht mehr benötigt und daraufhin abgebaut. Somit ist der dargestellte Gleisplan aus dem Jahre 1960 bereits Geschichte, dürfte aber gerade deshalb für den zum Nachbau entschlossenen Modelleisenbahner von nicht weniger Interesse sein. *Weiter Seite 42!*



Spielzeug-Trends kommen und gehen...

LGB-Modellbahnen dagegen sind zeitlos reizvoll, von hoher Qualität und steigern sogar ihren Wert!
Jedes Jahr gibt es neue Computerspiele, neue Spielzeug-Schlager, die in ein paar Jahren wieder vergessen sind.
. . . DIE LGB BLEIBT!
Schon seit 1881 baut LEHMANN Spielzeuge – ab 1968 entwickeln und bauen LEHMÄNNer Modelleisenbahnen für Kinder und Junggebliebene jeden Alters. Eisenbahnen – zum Spielen leicht zu handhaben. Eisenbahnen, die jedes Sammlerherz höher schlagen lassen. Eisenbahnen, so robust und stabil, für drinnen und draußen geeignet – auch bei schlechtestem Wetter jederzeit fahrbereit. Steig ein in die Welt der LGB mit einer LGB-Anfangspackung!
Einfach so: AUSPACKEN, GLEISE ZUSAMMENSTECKEN, TRAFOANSCHLUSS IN DIE STECKDOSE, ZUG AUF DIE SCHIENE u n d l o s g e h t ' s !
Keine Software, Batterien, Zusatzaggregate usw. . . . Die LGB-Eisenbahn bleibt immer ein Erlebnis . . . über Jahre hinaus . . . auch für die nächste Generation . . . und für die übernächste . . . LGB-Anfangspackungen gibt es in so reizvollen Motiven wie den klassischen Personenzug und den spielerischen Güterzug, u. a. . . .

Fragen Sie doch einfach im nächsten Spielwarenfachgeschäft!

Art. Nr.: 70301



Art. Nr.: 71401



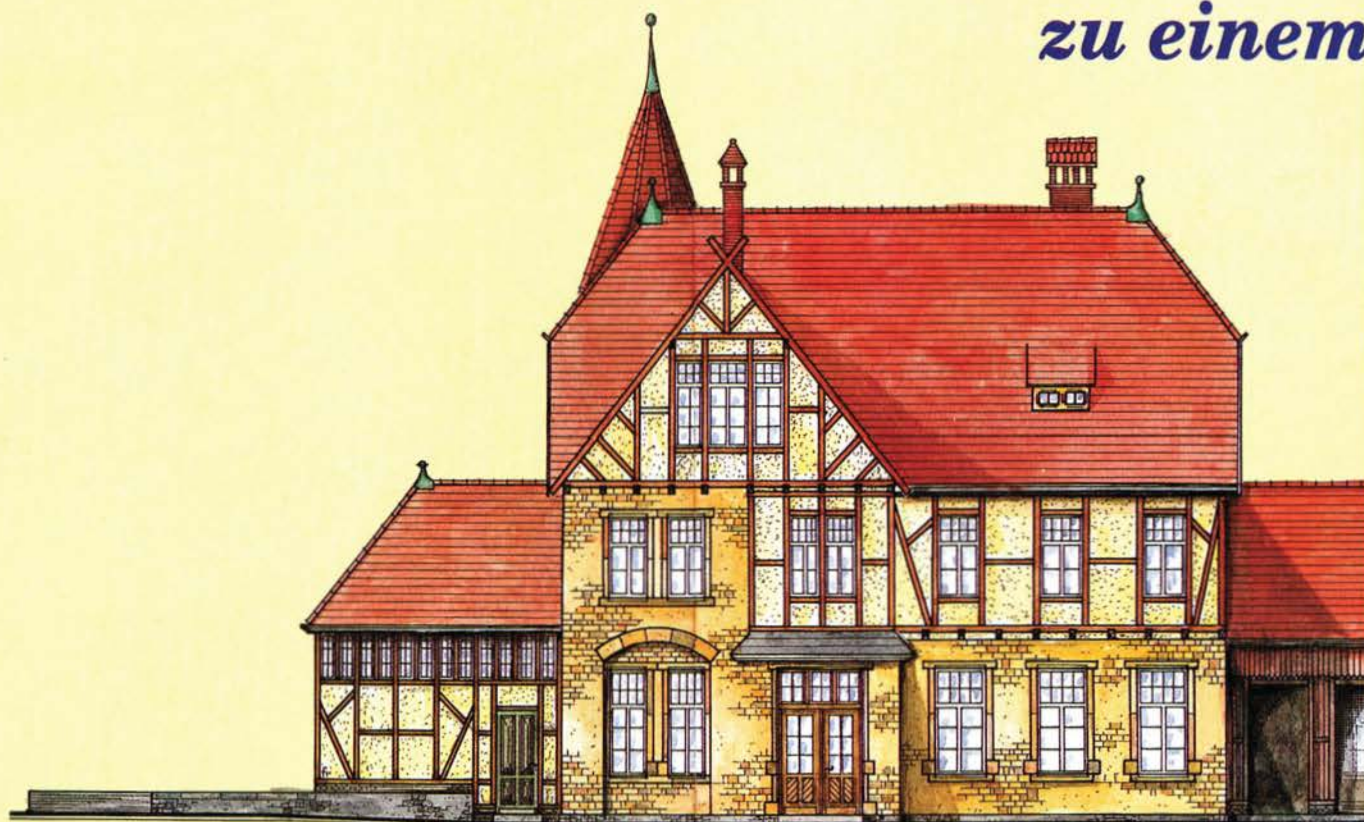




Ernst Paul Lehmann Patentwerk · Postfach 3048 · D-90014 Nürnberg
Mehr Information über das Gesamtprogramm beim Fachhandel oder direkt bei Ernst Paul Lehmann Patentwerk.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt
Linie Oberrottenbach - Katzhütte

zu einem



Nordansicht (Gleisseite)



Südansicht (Vorplatzseite)

Aufgestellt
Erfurt, den 6. April 1900
Königliche Eisenbahndirektion

Entwurf Empfangsgebäude mit Güterschuppen auf Haltestelle Schwarzburg

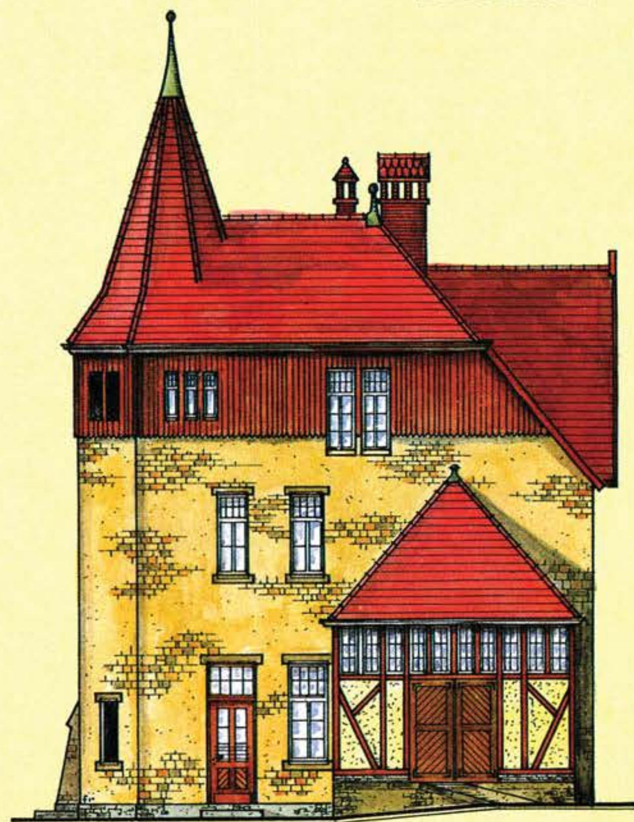




Westansicht

Modell Eisen Bahner

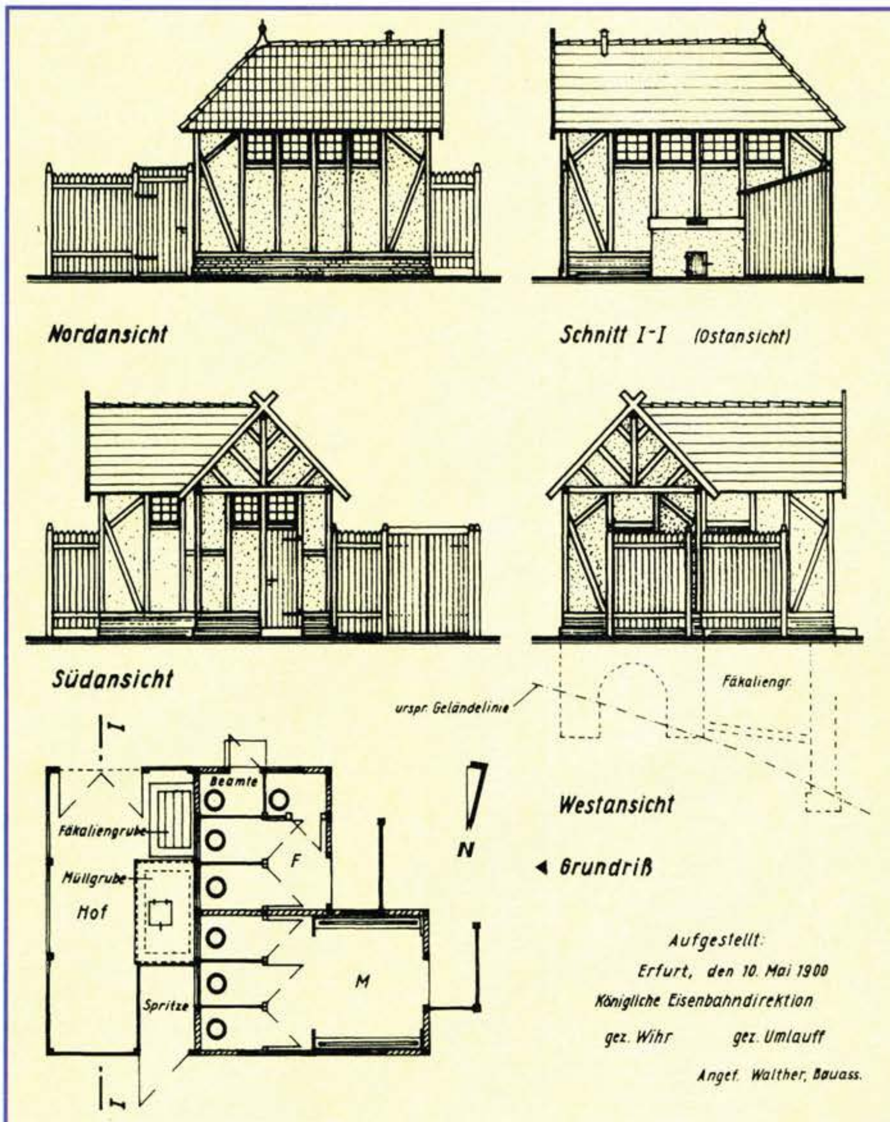




Ostansicht

M 1:2 (H0)

Das Modell



Die Möglichkeiten der Nachbildung des Empfangsgebäudes der Haltestelle Schwarzburg sind sehr vielgestaltig. Der besondere Reiz für den Modellbauer liegt in der Vielzahl der Anbauten und Erker sowie in der reichen Gliederung des Walmdaches.

Papiermodelle. Allein schon wegen der interessanten Raumaufteilung des Gebäudegrundrisses, lohnt sich auch für den gestandenen Modellbauer die Vorab-Anfertigung eines Papiermodells. Dazu läßt man sich in einem gut eingerichteten Copy-Shop im exakten Maßstab von den Ansichten Kopien ziehen. Der hohe Anspruch an einen solchen Laden ist dadurch begründet, daß die Kopien tunlichst mit einem Laserkopierer angefertigt werden sollten, da nur dieser einen sauberen Strich auf den Zeichnungen verspricht. Auch sollten dabei von jeder Ansicht gleich noch mehrere Kopien angefertigt werden.

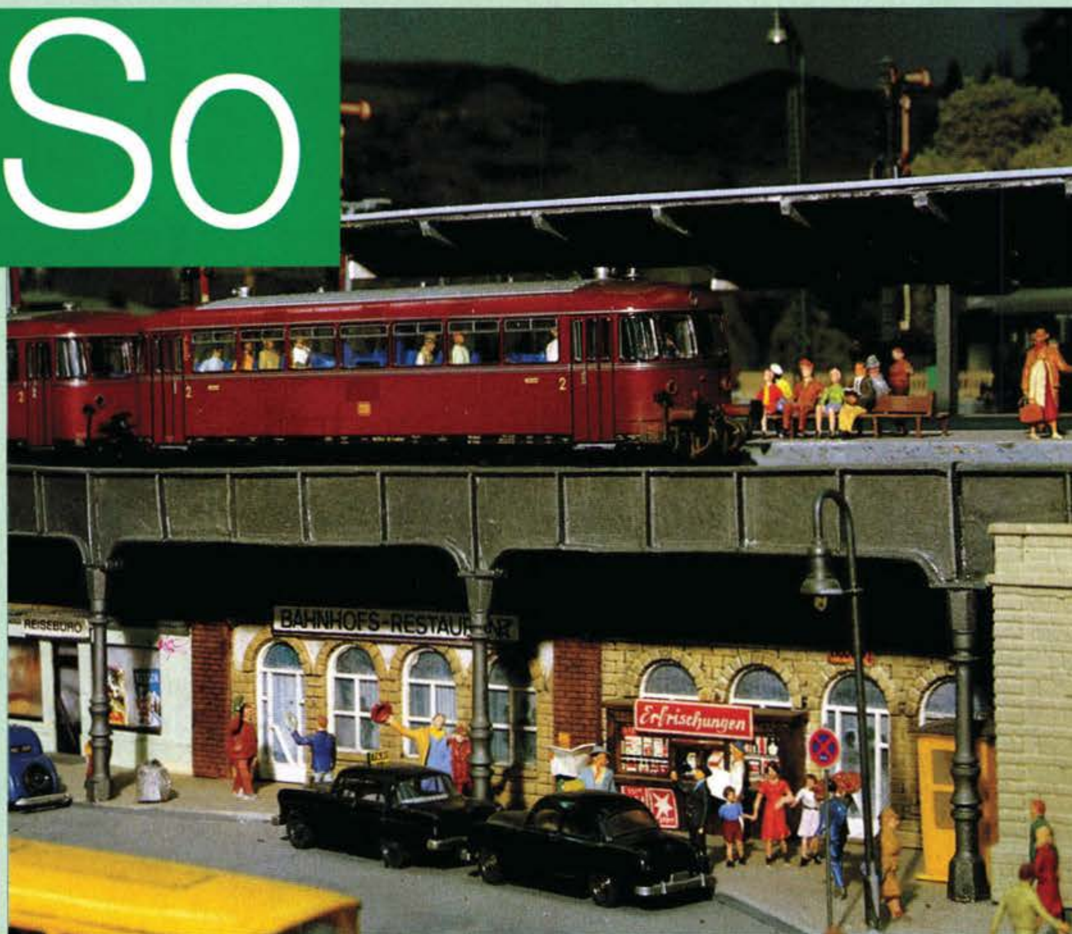
Bevor man ans Zerschneiden dieser Vorlagen geht, sollten die Außenwände farbig angelegt werden. Dazu eignen sich am besten Deckfarben, mit denen sich zwar nicht so gut lasieren läßt wie mit Aquarellfarben, die aber dafür besser decken. Grundfarbe für den Sockel ist hellgrau, für das Mauerwerk rotbraun und für die Ausfachungen zwischen den Fachwerken gelb-weiß. Alle Holzteile werden mittelbraun gestrichen. Auf diesen Malgründen lohnt es sich, mit spitzem Pinsel Verfeinerungen vorzunehmen, wie das unterschiedliche Einfärben einzelner Ziegel, das Verwittern des Bruchsteinmauerwerkes im Sockel oder die Nachzeichnung der Holzmaserung an den Verbretterungen. Da die Stabilität des Kopierpapiers sicher nicht ausreichen wird, stabile Gebäudemodelle zu erstellen, sollten die so vorbereiteten Vorlagen zusätzlich auf verzugsfreien Karton aufgezogen werden. Dazu benutzen wir lösungsmittelfreien Kleber und Technologien, die eine möglichst vollflächige Verklebung gewährleisten. Wasserhaltige Kleber, wie Holzkaltleime, eignen sich nicht für diesen Prozess, da die Verdunstung des Wassers während des Abbindens zu starken Verzügen der kaschierten Flächen führen würde. Vor dem Ausschneiden der Bauteile sollten auch die Fenster ausgeschnitten werden. Das geschieht sehr sauber mit einem guten Bastelmesser.

Bei der Anfertigung der Fenster beweist sich die kluge Voraussicht, mehrere Kopien von den Ansichten angefertigt zu haben. Auf diese Kopie wird nämlich nun durchsichtiger Kunststoff (Zelluloid, 0,5 mm dick) mit Klebestreifen aufgeklebt und die Fenstersprossen mit einer Ziehfeder (Zirkelkasten) und weißer Nitrofarbe nachgezeichnet. Vorheriges Entfetten der Platte mit Waschbenzin lohnt sich. Mit vorgeknickten Klebewinkeln werden die Wände – am besten auf dem maßstäblich vergrößerten Grundriß – zusammengeklebt. Die Gebäudeecken müssen noch nachgearbeitet und an verschiedenen Schnittkanten Farbaufträge ausgebessert werden. Leider läßt sich das Dach nicht nach dieser einfachen Methode herstellen. Hierzu muß aufwendig vermessen, probiert und abgewickelt werden . . . doch darüber mehr im nächsten Teil.

G. Fromm/G. Kerber

Bahnsteig
Post
Fürstenzimmer
Wartehalle
Warteraum 3. u. 4. Cl.
Flur
Dienstraum
Güterschuppen
Rampe
Durchgang
Geräthe
Toilette
Vorraum
Schänke
Warteraum 2. Cl.
Schr.
Windfang
Werksteinmauerwerk
Ziegelmauerwerk
Erdgeschoß
Vorplatz
Aufgestellt
Erfurt, den 6. April 1900
Königliche Eisenbahndirektion
gez. Wihr gez. Umlauff
Angef. Walther, Bauass.

So bauen wir



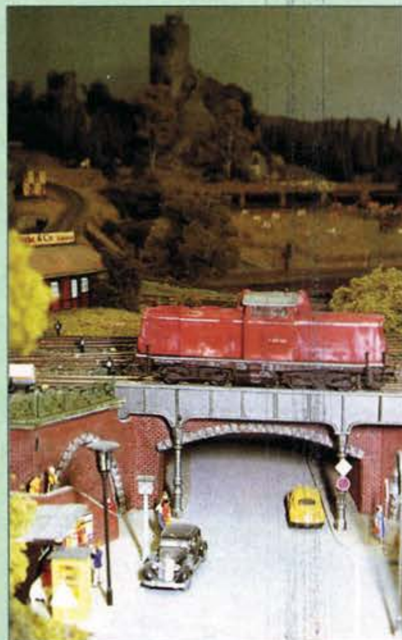
Jeder Modelleisenbahner hat seine eigenen Modell-Baumethoden. Jeder schwört auf sie und glaubt, das für ihn am besten Machbare gefunden zu haben. Anfänger haben überhaupt noch keine Methode. Ihnen wollen wir mit unseren Beschreibungen helfen.

Jeder, der sich in seinem Leben schon einmal mit Philosophie beschäftigt hat – und wen überkam in besinnlichen Minuten noch nicht das Grübeln über den Sinn des Lebens – der kennt auch den Murphischen Beweis: Wenn ein Marmeladenbrötchen aus der Hand fällt, fällt es mit großer Sicherheit auf die beschmierte Seite! Gesetz des Pechs? Manchmal kann Pech aber auch der Beginn einer positiven Entwicklung sein. So erging es mir, als ich mit Pinsel und Verdünnung an der Alterung des Fabrikgebäudes auf unserer Clubanlage hantierte. Anfangs wollte ich noch die Fleischmann-V 100 in Sicherheit bringen, doch dann fiel, noch ehe ich meine Absicht verwirklichen konnte, ein Tropfen Verdünnung auf das Modell und ätzte, ehe ein Lappen zur Hand war, die makellose rote Farbe vom Gehäuse. Erst danach war erkennbar, daß die Grundfarbe des Plastikmaterials dunkler war als das Hochrot des Deckanstrichs. Eine ungeahnte Möglichkeit des Anbringens von Gebrauchtspuren! Mit Pinsel, Wattetupfern und Verdünnung wurde dem Maschinchen zu Leibe gerückt, bis es seinen Festtagsglanz verloren hatte. Nur bei der Beschriftung ist Zähmung dieses kreativen Wirkens angezeigt, da die Schrift durch diese Bearbeitung schnell unlesbar wird.

Das nebenstehende Bild zeigt die verwitterte Diesellok auf einer Brückenkonstruktion, die eigentlich gar keine Brücke ist.

Die Pseudobrücke

Ursprünglich hatte der Bahnhof Grauenfels nur drei Bahnhofsgleise. Das stellte sich jedoch im Betrieb als Nachteil heraus. Dabei konnte man sich nirgendwohin ausdehnen. Nach hinten verbot das Gelände und der darunterliegende Abstellbahnhof eine Erweiterung, und vorn befanden sich die Geschäftsarkaden längs der Bahnhofsstraße. Auch daß das Empfangsgebäude mit einer recht unterrepräsentierten Bahnhofshalle schmalbrüstig in die Arkaden eingebunden war, störte mich ungemein. Wollte ich eine attraktive Bahnhofsfassade haben, konnte ich diese nur vor die Arkaden setzen, das allerdings um den Preis der Einschränkung der Straßenbreite. Damit bot sich die Möglichkeit an, die Bahnhofsgleise vor und über den Arkaden mit Hilfe einer Pseudokonstruktion um ein Gleis zu erweitern.



Die stark „verarbeitete" V 100 beim Rangieren auf der Pseudobrücke.

Diese Arbeiten inmitten einer fertigen Anlage und ohne Beschädigung des gesamten Umfelds waren mit vielen Problemen verbunden. Da galt es zunächst oben von der Arkadenmauer etwa 3 mm abzufräsen, um für die spätere Brückenkonstruktion ein Linienauflager zuschaffen. Na- ➪

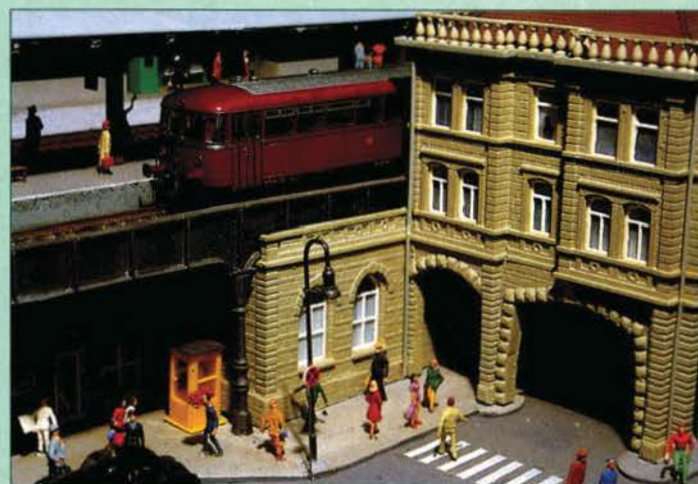


Die Auflagerung der Pseudobrücke auf dem schrägen Arkadenmauerwerk ist statisch ein bißchen „auf den Rand genäht".

türlich ist es statisch nicht korrekt, von einer Brückenkonstruktion zu sprechen, denn das Ganze ist eingentlich eine Kragplatte über den Arkaden, auf der sich ein Gleis befindet. Da mir diese Konstruktion jedoch zu nüchtern erschien, verblendete ich sie entlang der Bahnhofsstraße mit einer nostalgisch anmutenden Blechträgerbrücke.
Der Hauptträger des Brückenüberbaus entstand aus 1,5 mm dicken Kunststoffplatten, auf die in regelmäßigen Abständen Drahtstücken (Ø 0,5 mm) als Beulsteifenimitation geklebt wurden. Der Doppel-T-Charakter wurde durch das An kleben von 1 mm dicken Streifen als Ober- und Untergurt erreicht. Dabei ist besonders im Bereich der Vouten auf äußerst sauberes Arbeiten zu achten. Unter Umständen sind entstandene Spalten nachzuspachteln. Die Stützkonstruktionen entstanden aus den Parkleuchtmasten der Firma Brawa, die oben und unten durch beigefeilte Messingmuttern verlängert wurden. Das war notwendig, da die Straße nicht korrekt waagerecht verläuft und deren Neigung somit im Bereich der Brückenkonstruktion sauber ausgeglichen werden mußte. Die Unteransicht der Fahrbahn assoziiert durch aufgeklebte Plastikträger den Eindruck einer Tragkonstruktion.



Der Blick auf die rechte Gebäudeecke offenbart die im Text beschriebenen Manipulationen bei der Veränderung des Gebäudebausatzes.



Hinter dem neuen Empfangsgebäude verläuft die Brückenkonstruktion als durchgehende Wanne, eine bautechnisch mögliche Lösung.

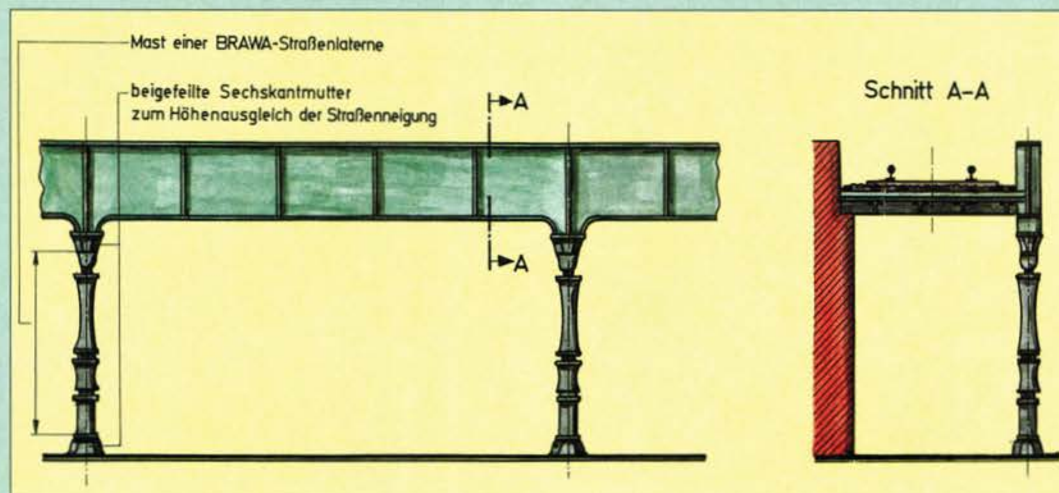
Das Empfangsgebäude

Das Empfangsgebäude entstand aus dem Kibri-Bausatz Realschule, der heute im Handel als Bahnbetriebsgebäude (Kat.-Nr. B-8199) zu haben ist. Um die straßenseitige Fassade etwas aufzulockern, wurden für die Ecken die vorspringenden Mauerpartien aus den vorkonfektionierten Mauerplatten herausgetrennt und weiter verarbeitet. Das Mauerwerk im Erdgeschoß wurde mit dünnem Plastikmaterial hinterklebt, und die Bogenfenster wurden nach unten aufgeschnitten, so daß Stützbögen entstehen. Mit einer Bastelsäge mit sehr dünnem Blatt werden in die neu entstandenen Bögen die Mauerfugen eingeritzt. Für die Arkadenbögen über dem Gehsteig wurden Faller-Tunnelportale (Nenngröße N, Kat.-Nr. 2577) verwendet. Zur Beleuchtung der unter den Arkaden liegenden Straße fanden Glühbirnen Verwendung, die in die Gebäudedecke eingebaut wurden. Das Dach ist frei gestaltet. Um den Blick auf die dahinterliegenden Bahnanlagen nicht zu verstellen, wurde es flach gehalten.
Einen Blickfang stellt zweifellos der Säulensims dar. Er entstand aus 120 Reelingstützen, die ich über die Firma Steingräber (Kat.-Nr. 1280 B) bezog. Eine Bastelarbeit, die es in sich hatte, die aber am Ende durch die gefällige Ensemblewirkung tiefste Zufriedenheit erzeugte.

Rolf Siedler

Wer liefert was?

Faller-Bausätze
Gebr. Faller GmbH
W-7741 Gütenbach/Schwarzw.
Vollmer-Bausätze
Vollmer GmbH
Porschestraße 25
W-7000 Stuttgart 40
Kibri-Bausätze
Kibri-Spielwaren GmbH
Postfach 1540
W-7030 Böblingen
Pola-Bausätze
Pola
Spiel- und Freizeitartikel GmbH
Am Bahndamm 59
W-8734 Rothhausen
Kleinteile
Mo-Miniatur
Gusti-Waldau-Str. 42
W-8300 Ergolding/Landshut
Farben
Humbrol Ltd.
Marfleet-Hull
HU 9 5NE
Revell-Bausatz
Revell-AG
W-4980 Bünde/Westf.
Brawa
Postfach 1171
W-7050 Waiblingen



Unmaßstäbliche Darstellung der Ansicht und des Querschnitts der Pseudobrücke. Bei einem Nachbau sollte man beachten, daß die Trägerhöhe etwa 1/5 der Stützweite beträgt, die beim Vorbild zwischen 6 m und 9 m liegt.



Das repräsentative Empfangsgebäude, dem man seine Herkunft als Kibri-Realschule nicht mehr ansieht.

Hauptfeind: Schmutz

Die meisten Modellbahnfreunde kennen den Ärger: Auf der freien Strecke lief die Modell-Lokomotive noch einigermaßen gut, und ausgerechnet im Tunnel bleibt das Ding stehen! Dabei ist überhaupt keine höhere Gewalt im Spiel. Logisch ist daß die Luftbewegung über einer Anlage manches Staubkorn von den Schienen fern hält; im Tunnel jedoch, wo kaum ein Lüftchen weht, hat der Staub in Verbindung mit fein verteiltem Öl aus dem Modellgetriebe viel Zeit, eine gut isolierende Schicht zu bilden. Verbreitete Lösung zur Minderung dieses Problems ist der Einsatz von Schienenreinigungswagen. Da man deren Einsatz oft nur als notwendiges Übel betrachtet, möchte man den Preis für ein solches Gerät möglichst niedrig halten. So findet man recht abenteuerliche Konstruktionen zum Reinigen der Gleise auf

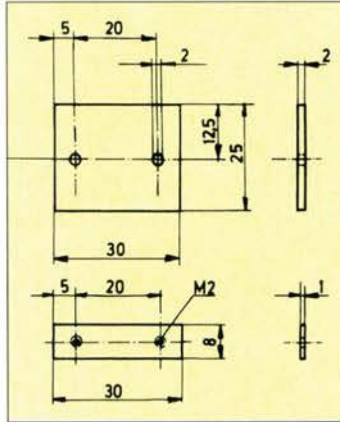




Foto : Albrecht

den Anlagen. Sicher ist die hier vorgestellte Lösung nicht das Nonplusultra, aber aufgrund ihrer extrem niedrigen Beschaffungskosten vielleicht für manchen nachbauwürdig. Benötigt werden neben einem x-beliebigen Güterwagen mit seitlichen Tritten (z. B. Piko-Wagen5/6452/010), 1 mm und 2 mm dicke Stahlbleche, Senkkopfschrauben M 2x8 sowie Schienenreinigungsgummi von Roco. Die beiden Stahlblechstreifen werden entsprechend der Skizze zugeschnitten, gebohrt und zwischen den seitlichen Trittbrettern so verschraubt, daß auch noch nach dem Einlegen des Reinigungsgummis zwischen der Schienenoberkante und dem Blechanschlag an der Trittbrettunterkante etwa 1 mm Luft bleibt. Der für die Reinigung erforderliche Reinigungsgummi wird mit einer feinen Säge als dünne Scheiben vom Reinigungsblock abgeschnitten und anschließend mit dem Stahlblech verklebt (Kontaktkleber). Die in Fahrtrichtung vorn befindliche Kante des Gummis muß angeschrägt werden, um ein Festhaken an eventuell vorhandenen Schienenstufen zu vermeiden. Vor allem für die epochebewußten Modelleisenbahner ist diese Lösung sicher recht sympatisch, kann doch auf diese Weise jeder alte Länderbahn-Güterwagen ausgerüstet werden und in dem Güterzug der Epoche II braucht kein stilbrechender Cleancar eingestellt zu werden.

Getriebeumbau

Ein Teil der Triebfahrzeuge der Firma Fleischmann werden-werks-seitig mit einem Anker mit integrierter Schwungmasse ausgerüstet. Wo diese Maßnahme zur Verbesserung des Auslaufverhaltens der Fahrzeuge fehlt, kann der Modellbauer eine Nachrüstung mit dem Bausatz Kat.-Nr. 504604 nachholen. Eine visuelle Kontrolle des Nachrüstungsobjekts und eine Vorabkonzeption der veränderten Getriebeübersetzung ist allerdings zu empfehlen. Das Annieten von Lagerbolzen für die neuen Zahnräder dürfte dem Bastler keine Schwierigkeiten bereiten, ein-schließlich der Rädersicherung mit Seegerringen.

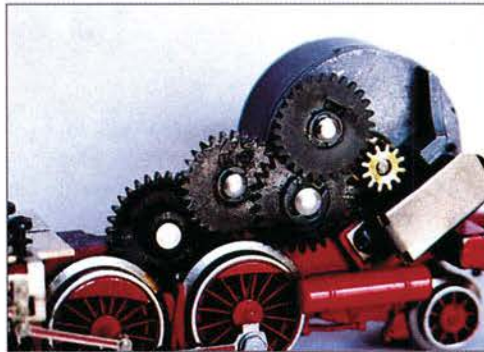


Foto: Brodka

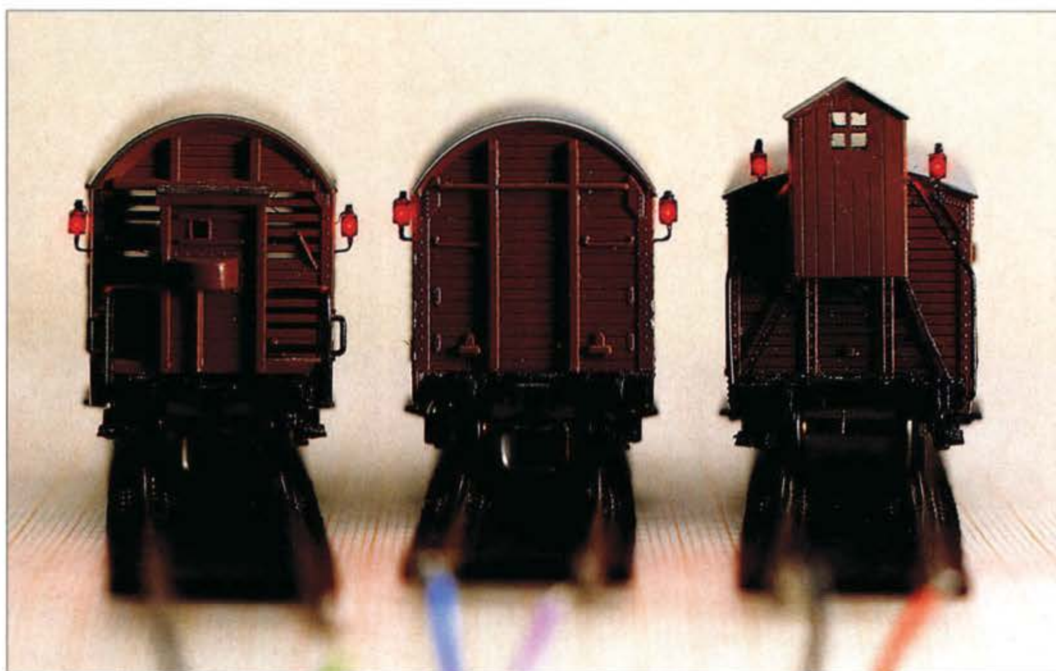
Im dargestellten Umbau der Baureihe 64 von Fleischmann ist das oberste Zahnrad neu, das zweite Zahnrad sowie das Messingritzel auf der Ankerwelle wurden in der Zähnezahl reduziert. Die Kunststoff-Zahnräder (hier 28/13 Zähne), Lagerbolzen und Sicherungsringe müssen gesondert bestellt werden. Eine Umbauanleitung für den Ankerwechsel sowie diverse Ritzel liegen dem Nachrüstsatz bei.

Brod-



Güterwagen-Verschnitt

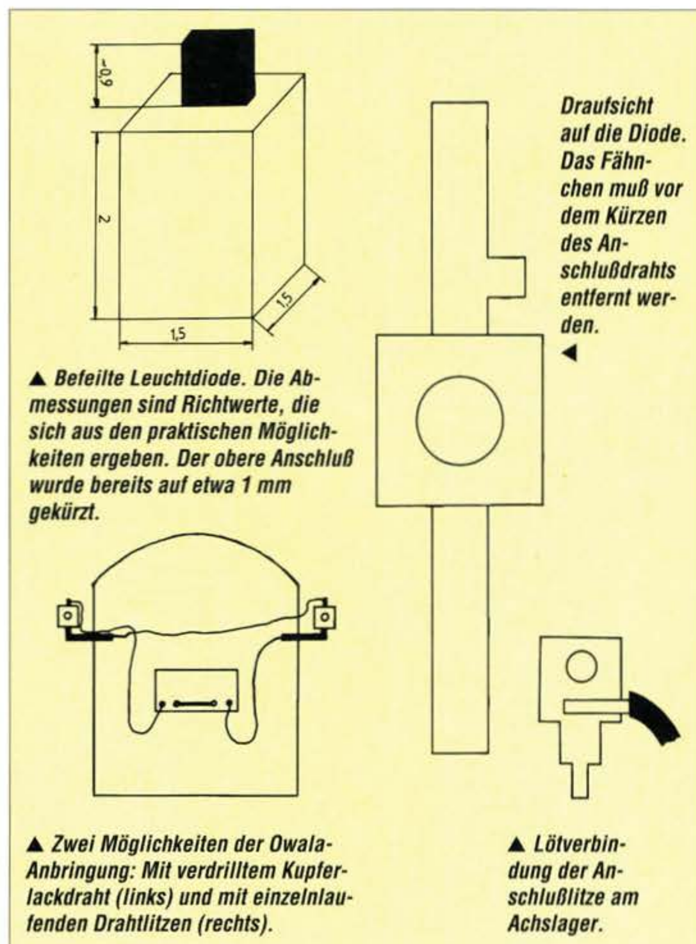
Auch Güterwagen können im Modell mit einer Zugschlußbeleuchtung versehen werden, wenngleich das Anbringen der freistehenden Oberwagenlaternen wesentlich schwieriger ist, als die Beleuchtung der in die Stirnwände von Reisezugwagen integrierten Lampenimitationen.



Zum Einbau von Oberwagenlaternen nach der folgenden Baubeschreibung eignen sich grundsätzlich alle Güterwagen mit metallgelagerten Radsätzen, vorausgesetzt, es ist genügend Platz für die Unterbringung der Elektronik vorhanden. So ist bei Platten- und Rungenwagen kein Platz für einen solchen Umbau vorhanden, außer, man bringt die Elektronik im Beladegut (Container, Kisten usw.) unter. Besonders gut lassen sich natürlich geschlossene (G-)Wagen nachrüsten, und ausgesprochen romantisch macht sich die Anbringung beleuchteter Oberwagenlaternen bei Güterwagen mit Bremserhaus. So verwendete ich für meinen ersten Umbau einen Verschlagwagen mit hochstehendem Bremserhaus von BTTB Zeuke. Das aber aus praktischen Gründen, denn aus dem Hause Berliner TT-Bahnen besitzen Wagen mit Bremserhaus Metallager.

Die Vorbereitungen

Zunächst werden die Radsätze und die Achslager demontiert. Danach werden an die Lager etwa 100 mm lange Litzendrähte angelötet. Dazu reicht normalerweise ein Anschluß pro Lager; wer jedoch auf Sicherheit gehen will, kann beide Lager je Achse zur Stromabnahme heranziehen. Zu beachten ist, daß die Beweglichkeit der Achsen (Verschiebung und Drehen) durch die Lötstelle nicht beeinträchtigt wird. Nach der Demontage des Wagenoberteils werden in den Wagenboden Löcher gebohrt zum Durchführen der Stromabnehmerlitzen an die Elektronik-Platine. Wird jedes Lager zur Stromabnahme herangezogen, müssen die Zuleitungen jeder Seite parallel geschaltet werden. Nach dem Wiedereinsetzen der Lager kann das Fahrgestell endbehandelt werden (Lackieren der Litzen, Zuspachteln der Litzendurchführungen).



▲ *Befeilte Leuchtdiode. Die Abmessungen sind Richtwerte, die sich aus den praktischen Möglichkeiten ergeben. Der obere Anschluß wurde bereits auf etwa 1 mm gekürzt.*

Draufsicht auf die Diode. Das Fähnchen muß vor dem Kürzen des Anschlußdrahts entfernt werden. ◄

▲ *Zwei Möglichkeiten der Owala-Anbringung: Mit verdrilltem Kupferlackdraht (links) und mit einzelnlaufenden Drahtlitzen (rechts).*

▲ *Lötverbindung der Anschlußlitze am Achslager.*

Die Elektronik

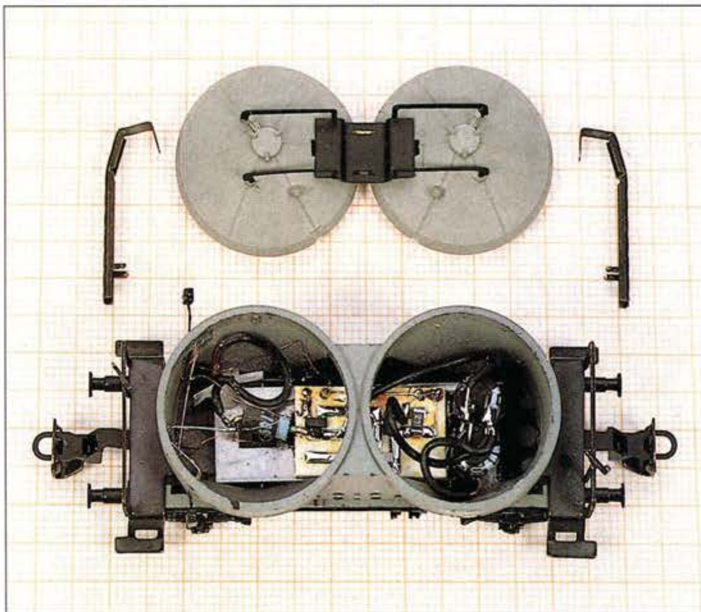
Als Elektronik-Platinen kommen dieselben zum Einsatz wie sie von der Zurüstung der Reisezugwagen her bekannt sind (MEB 2/93). Wegen der mit der Zweiachsigkeit der Fahrzeuge zusammenhängenden Gefahr der unsicheren Stromabnahme wurden die Pufferkondensatoren vergrößert: Statt 100 µF, 2200 µF (Conrad-Best.-Nr. 472409). Da in dem erwähnten Verschlagwagen genügend Platz zur Unterbringung der Elektronik ist, wurde der Kondensator mit Zweikomponentenkleber mittig auf den Wagenboden geklebt. Dadurch wird der Durchblick geringfügig eingeschränkt, was aber ohnehin nur bei Verschlagwagen und G-Wagen mit offener Tür von Interesse ist. Nach dem Einbau der Bauteile werden Kondensator und Platine miteinander verdrahtet sowie die Stromabnehmer von den Lagern angeschlossen.

Die Laternen

Bei der Herstellung der Oberwagenlaternen ist Fingerspitzengefühl angesagt. Zunächst wird die Leuchtdiode mit einer feinen Schlüsselfeile an der Linsenseite plan gefeilt. Vorsicht: Jede weitere Bearbeitung an dieser Stelle

führt zur Zerstörung der Diode! Danach wird die Rückseite des Plastikkörpers auf das gewünschte Maß abgefeilt. Zum Schluß müssen die Seitenflächen zur erforderlichen Breite bearbeitet werden. Dabei ist darauf zu achten, daß die innenliegenden Metallteile von der Feile nicht erreicht werden. Hier beweist sich das eingangs erwähnte Fingerspitzengefühl, die Flächen so zu bearbeiten, daß stets wenige 1/1000 Millimeter dickes Plastikmaterial noch stehen bleiben. Zur Bearbeitung der Leuchtdioden gehört auch, daß die Fähnchen am Anschlußdraht entfernt werden und der Anschluß gemäß der Zeichnung gekürzt wird. An diesen Stummel muß ein Draht angelötet werden, der zweite Anschlußdraht wird entsprechend der Zeichnung gebogen und ebenfalls mit einer etwa 10 mm langen Litze versehen (anlöten). Abschließend wird der Dioden-Winzling an den Seiten, an denen kein Licht zu sehen sein darf, schwarz lackiert. Auf das weiße vordere Sternlicht muß dabei leider verzichtet werden.

Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen kann es bei dieser Manipulation vorkommen, daß eine Leuchtdiode zerstört wird. Bei etwa drei Dutzend von mir bearbeiteten Exemplaren passierte das aber nur einmal, und das deshalb, weil ich beim Befeilen die innenliegenden Metallteile beschädigte.



Auch in kompliziert erscheinende Wagenkostruktionen läßt sich eine Zugschlußbeleuchtung einbauen: Hier in einen Zementsilowagen.

Der Einbau

Werden als Anschlußleitungen Lackdrähte verwendet, die zur zuverlässigen Isolierung kräftig nachzulacken sind, braucht für die Lampen nur ein Loch (etwa 0,5 mm) gebohrt zu werden. Wird kein Lackdraht verwendet, müssen zusätzlich etwa 1 mm über den Haltelöchern Leitungsdurchführungen geschaffen werden. Die exakte Lage der Oberwagenlaternen ist der Höhe der Laternenhalter zu entnehmen, die auf Wagenzeichnungen (z. B. Güterwagen-Archiv) meist angegeben sind. Darüberhinaus kann das Studium von Eisenbahnbüchern zu erstaunlichen Ergebnissen führen, denn abgebrochene Laternenhalter oder anderweitig beschädigte Wagen führten manchmal zu recht abenteuerlichen Lampenbefestigungen.

Nach dem Verkleben der Drähte im Inneren des Wagens und einer eventuell erforderlichen farblichen Nachbehandlung kann das Fahrzeug wieder zusammengebaut und dem Betrieb übergeben werden. Auf die Ballastplatte über dem Wagenboden kann verzichtet werden. Abschließend soll betont werden, daß die hier beschriebenen Basteleien zwar am Beispiel eines TT-Modells praktiziert wurden, aber daß diese Beschreibung Allgemeingültigkeit für alle Nenngrößen hat. So läßt sich in H0 um die befeilte Leuchtdiode sicher noch ein kleiner Laternenkasten bauen, während die ohnehin schon winzigen „Plastikflöhe" an Z-Güterwagen wie riesige Scheinwerfer wirken müssen.

Torsten Nitz

Reise in die Erinnerung

BAHN Geschichten

Die vielen Angebote an Sonderfahrten heutzutage sind ja ganz nett. Manchmal muß ich aber lächeln. Angesagt ist ein „Eilzug der 30er Jahre“, und dann erscheinen Wagen ohne die charakteristischen Signalstützen an den Dachenden, ohne Aufstiege und Stirnwandfenster, ohne Scherengitter – dafür mit stilwidrigen Faltenbälgen. Das ähnelt etwa dem Versuch, Zahnpasta in die Tube zurückbringen zu wollen.

Was ist das alles gegenüber der Erinnerung, dem Paradies, aus dem wir nie vertrieben werden können?

Erinnern sie sich noch an die 60er Jahre? Die Züge hatten ihre angestammten Zugnummern, die Computer-Kennziffern waren noch nicht erfunden und die Schmalspurbahnen für die Fans noch völlig uninteressant. In diesen Gefilden herrschte eine himmlische Ruhe.

Um in der kargen Freizeit (Vierbrigadeplan!) möglichst viel zu erleben, wird das Kursbuch gewälzt. Es muß doch zu machen sein, an einem Tag im „gemeinsamen Netz“ eine komplette Rundreise zustande zu bringen! Als Zwangspunkt erweist sich der Abschnitt Meißen–Wilsdruff mit nur einem Zugpaar täglich. Da aber sonnabends bis mittags gearbeitet wird, fährt der Zug bereits 12.34 Uhr ab. Damit wird die Traumreise möglich.

Sonnabend früh. Beizeiten geht's nach Döbeln, dem Startpunkt. P 1307 nach Mügeln und GmP 11 321 nach Lommatzsch fahren beide 7.37 Uhr ab. Das ist kein Druckfehler, die Züge verkehren bis Gärtitz vereinigt. Nach dem Loshängen und dem Trennen der Bremsleine dampft der vordere Teil auf der 164 p nach Mügeln weiter. Die von der Übergabe in Kleinmockritz zurückgekehrte IV K nimmt sich unseres GmP an. Sie stellt noch rasch zwei Güterwagen bei – hier in Gärtitz befindet sich die Rollgrube –, Heberlein-Bremsprobe (jawohl, das gibt es!), los geht die Fahrt in die beträchtliche Steigung Richtung Simselwitz. Das Gelände ist durchaus nicht so eben, wie sich das mancher vorstellen mag. Wie oft muß im Herbst bei schweren Rübenzügen vom Schluß aus gebremst werden, wenn dann der Lokführer das Notsignal pfeift! Die lange Leine der Heberlein-Bremse wird im naßklammen Herbst- und Winterwetter bis zum Zugende nicht schlaff genug zum Bremsen; da muß halt geholfen werden.

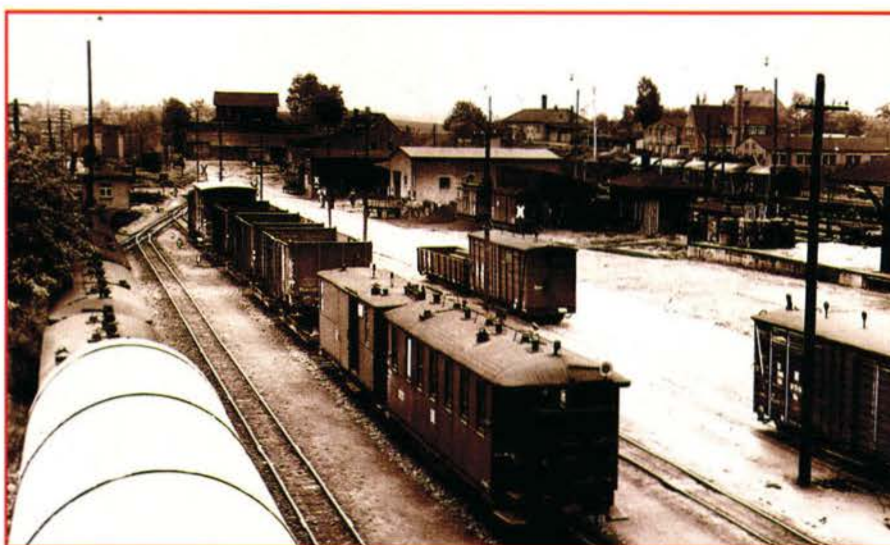
Ich schaue den Kollegen bei der Arbeit zu, wie sie in Kleinmockritz geruhsam rangieren. Sieh da, Zugführer Schlicke, ein alter Bekannter, der mich vor Jahren als Anfänger hier eingewiesen hat. Gewissenhaft rechnet er die Bremsprozente aus, wie in alten Zeiten nach Achsen: Eine leere Güterachse gleich eine halbe volle Achse.

Es gibt viel zu erzählen im gemütlichen Packwagen mit Ofen, Gaskocher und Waschwasser, Annehmlichkeiten, die man bei der großen Eisenbahn sucht.

Im Nu ist das vertraute Lommatzsch erreicht. Sonnabends besteht Anschluß nach Meißen, „indem daß nämlich“ der GmP 11 166 von Löthain verlängert wird. Wegen der Kalamitäten auf dem Steilabfall dorthin sind die Personen- und der Packwagen saugluftgebremst. Man braucht aber auf das Geräusch der sich auf dem Dach drehenden Seilrollen nicht zu verzichten; die Güterwagen bleiben „an der Leine“.

In Löthain werden die letzten Güterwagen abgesetzt. Einige Fahrgäste sind während dieses Manövers rasch eben mal ins nahegelegene Klubhaus der Landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaft gegangen, „uff een Schälchen Heeßen“.

Nach kurzer Steigung geht es hinunter ins Triebischtal. In Garsebach mündet rechts die

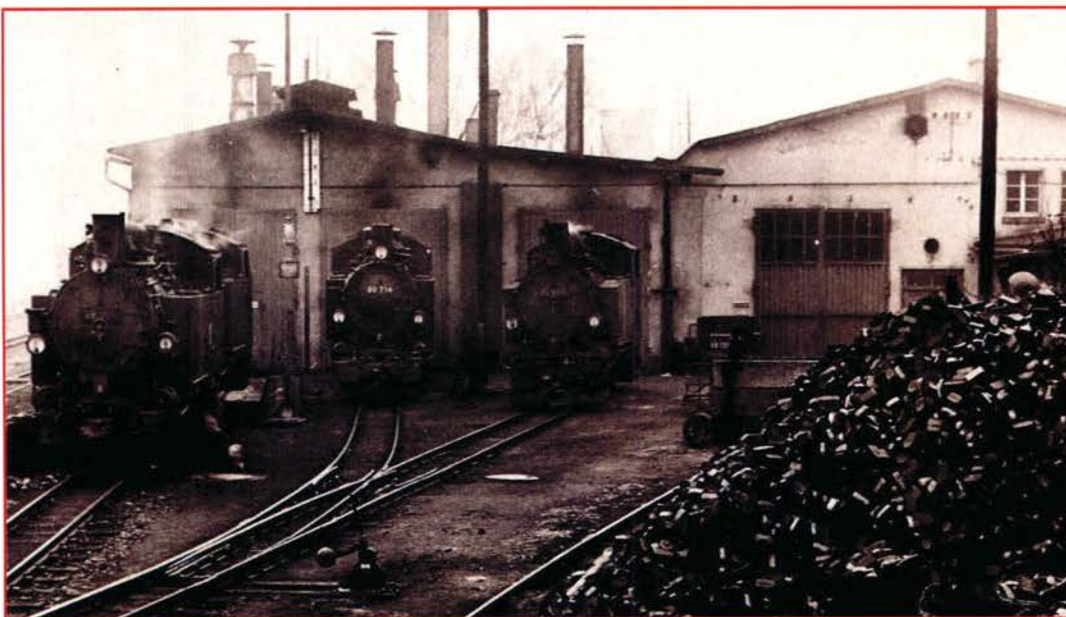


Bahnhof Lommatzsch. Blick vom Wasserturm auf den GmP 11 166.

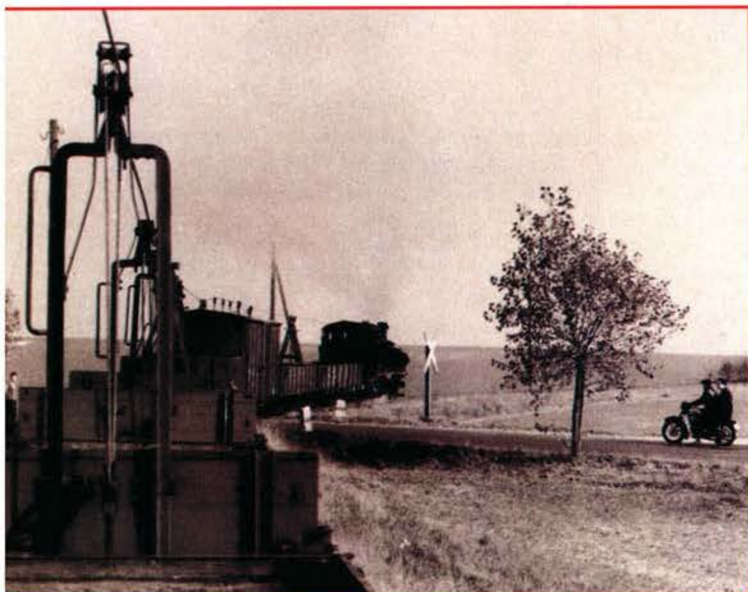
Wilsdruffer Strecke ein. Neben der ***B-C***-Linie (***B***orsdorf–***C***oswig) herfahrend, ist bald Meißen Jaspisstraße erreicht. Links drüben hört man die Meißener Straßenbahn mit aufgebockten Güterwagen durch die Gassen bullern.
Die letzten 600 Meter bis zum Endpunkt in Meißen Triebischtal können wir nicht fahren. Dort, auf dem einzigen Gleis, steht schon P 1759 nach Wilsdruff bereit. Der Fußweg ist bequem. P 1759 ist mit einer VI K bespannt. Bei der Fahrt „Tender voran" ist der kräftige Auspuff auf der ersten Plattform unmittelbar zu hören, auch kann man gut den eckigen Lauf dieser bei den Bahnmeistern unbeliebten Maschine beobachten.
Bis Garsebach ist mir die Strecke bekannt, dann kommen solche exotischen Namen wie Taubenheim und Klipphausen, die ich nur von den Wagenzetteln der Rübenwagen aus meiner Lehrzeit kenne. Nach dem Wilsdruffer Einfahrsignal vereinigen wir uns mit der Nossener Strecke. Es bleibt ein wenig Zeit für eine Bw-Besichtigung: GG-Wagen aus Estland – höchst interessant. Dann kommt der ebenfalls nur sonnabends verkehrende P 1732 aus Potschappel angedampft. Gemütlich rollen wir mit ihm weiter nach Mohorn. Es ist 14.55 Uhr. Das berüchtigte Fahrplanloch tut sich auf. Wie kommt man am Sonnabend zum GmP 11 306 ins 3,8 Kilometer entfernte Oberdittmannsdorf? Laufen könnte man, doch auf den Schwellen geht es sich schlecht. Aber siehe: Eine Maschine nebst Gepäckwagen fährt als ***Lpaz*** dorthin! So eine „***L***okomotivleerfahrt mit ***P***ackwagen ***a***ls ***Z***ug" steht zwar nicht im öffentlichen Fahrplan, einzelnen Reisenden kann jedoch mit Erlaubnisschein des Reise-Antrittbahnhofs gegen Lösen zweier Personenzugfahrausweise plus 1,50 Mark Zuschlag die Benutzung von Güterzügen gestattet werden, wie es in den Personen-Beförderungs-Vorschriften heißt.
Weiter geht es auf der jüngsten sächsischen Schmalspurstrecke. Heimatvereine sorgten seinerzeit dafür, daß die Behörden die Linienführung optimal der schönen Gegend anpaßten. Herrliche Ruhe, gepflegte Gebäude, es ist eine Lust zu fahren. Dann geht es unter der Hauptbahn Dresden – Werdau hindurch. (Was würden hier heute für „Begegnungen" getürkt!). Im großen Bogen strebt unser Zug dem Endbahnhof Klingenberg-Colmnitz zu. Da kommt von rechts der Sonnabend-P 913 von Frauenstein. Bald fahren beide Züge nebeneinander. Doppelt so laut tönt nun die Begleitmusik dieses Tages: Das Rollen der kleinen Räder auf schmaler Schiene. Unvergleichlich und unvergeßlich.

Anmerkung: *Man hätte die Fahrt bereits um 5.11 Uhr in Mügeln beginnen und um 20.29 Uhr in Frauenstein beenden können, der Fahrplan machte es möglich. Aber beide Strecken kannte ich bereits, und wer um die Beherbergungsverhältnisse wußte... Zum Nachträumen empfehle ich das Kursbuch vom Sommer 1963, die 164er Strecken.*

Günter Meyer, Aue



Das Bahnbetriebswerk Wilsdruff. Von links: Die Lokomotiven 99 684, 99 714, 99 648.



Nahgüterzug 11327 Gärtitz–Lommatzsch bei Simselwitz.

Fotos: Günter Meyer

Museum Nördlingen

Das Bayerische Eisenbahnmuseum e.V. Nördlingen gehört zu den wichtigsten Zentren der Technikgeschichte in Deutschland.
Der 1969 gegründete Verein pflegt Lokomotivdenkmäler, besitzt zahlreiche Eisenbahnfahrzeuge und organisiert auf von Nördlingen ausgehenden Neubahnen sowie zwischen Monheim und Fünfstetten Sonderfahrten.
Erstmals erschien nun ein Heft, in dem die Geschichte der im Nördlinger Museum erhaltenen Eisenbahnfahrzeuge kurz, übersichtlich und einprägsam enthalten ist. Es handelt sich um 4 Denkmallokomotiven, 23 eigene Dampflokomotiven, 6 Elloks, 10 Dieseltriebfahrzeuge, 19 Reisezug- und 14 Güterwagen sowie 10 Spezialfahrzeuge. Neben den guten Fotos sind die weitgehend vollständigen Angaben zu den Museumswagen bemerkenswert. wdm

A. Braun: Die Fahrzeuge des Bayerischen Eisenbahnmuseums, 84 Seiten, 91 Fotos, Format 16 x 23,3 cm, 12,80 DM. Zu beziehen über: Bayer. Eisenbahnmuseum e. V., Postfach 1316, 86720 Nördlingen.

Tradition auf Schienen

Unter diesem Titel bietet der MEC „Müglitztalbahn" ein 30minütiges Video, VHS, von der 120-Jahrfeier der Dresdner Strassenbahn 1992 an.

Preis 49,90 DM plus 8 DM Porto und Verpackung. Bestellung nur mittels Überweisung des Gesamtbetrages und vollständiger Adresse auf das Konto 35 261 247, BLZ 850 550 32, Kreissparkasse Pirna. MEC „Müglitzbahn" Heidenau e.V., Pf 31, 01809 Heidenau

Tunnel

Ein Tunnel ist mehr als nur eine kürzestmögliche Verbindung zwischen zwei Punkten. 10 Autoren gehen in dem vorliegenden Werk auf die Suche nach den Träumen und Meisterwerken der Bauingenieure, beschreiben das Werden des Tunnelbaus über 9 Jahrhunderte. Außerdem wird ein Tunneleinsturz detailliert beschrieben. Einzelheiten über Ängste und Psychosen, über den Tatort werden ausführlich dargestellt. Dann kommen endlich mit zwei Beiträgen die Freunde der Eisenbahn auf ihre Kosten. Portale werden vorgestellt; nicht mehr – keine Vorstellung von bekannten Bauwerken. So werden eher Liebhaber der Baukunst das Buch ihr eigen nennen. M.R.

Tunnel – Orte des Durchbruchs, 140 Seiten, 188 Abbildungen, gebunden, ISBN 3-89445-134-3, 68 DM, Jonas Verlag, Weidenhäuser Strasse 88, 35o37 Marburg 1, 1992, 68 DM.

Schienenverkehr 1991/92

Berichte, Statistiken und zahlreiche Fotos enthält das 11. „Jahrbuch Schienenverkehr". Angaben betreffen nahezu alle Bereiche des Schienenverkehrs, vor allem den Fahrzeugpark, die Fahrplangestaltung und die Netzentwicklung. Berücksichtigt wurden DB, DR, Privatbahnen, Werk- und Feldbahnen sowie der spurgebundene städtische Nahverkehr. Es gibt in Deutschland kaum ein anderes Nachschlagewerk, das auf relativ wenig Papier den Schienenverkehr zweier Jahre in allen Details dokumentiert. wdm

Helmut Roggenkamp: Jahrbuch Schienenverkehr Nr. 11, Berichte–Statistiken–Fotografien. Aktuelles von der Schiene 1991/92. 184 Seiten, 15 x 19 cm, 34 DM. Verlag Schwers + Wall GmbH, Kruppstraße 26, 52o72 Aachen

Museumsbahn-kursbuch '93

Wiederum erweitert wurde das Museumskursbuch der Bundesrepublik, wobei jetzt der östliche Teil Deutschlands mit seinen Museumsbahnen ausführlich vorgestellt wird. Das beliebte Nachschlagewerk präsentiert wiederum alle aktuellen Fahrpläne der Museumseisenbahnen und gibt vielfach auch Auskunft über den dort eingesetzten Triebfahrzeugpark.

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 1993, 102 Seiten, Format DIN A 5 106 Fahrpläne, Fotos. Erhältlich in Buchhandlungen, Museumszügen, Eisenbahnmuseen oder beim Verlag Uhle & Kleimann, PF 1543, 32312 Lübbecke 1. 5 DM, zuzügl. Versandspesen 9 DM (Postgiro Hannover 73830-309 oder in Briefmarken.

Die ZOJE

Über die Schmalspurbahnen des Zittauer Gebirges ist schon viel berichtet worden. Diese Sondernummer des Eisenbahn-Journals, erstmals erschienen zum 100. Jubiläum der Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn (ZOJE, bis 1906 so bezeichnet) und inzwischen aktualisiert, bietet zahlreiche ausgezeichnete Bildmotive, die jeden Betrachter begeistern können. Dazu gehören auch historische Farbaufnahmen aus den 50er Jahren. Doch die textlichen Darstellungen über den Triebfahrzeugpark und die Streckengeschichte sind vielfach recht langatmig ausgefallen, lassen Kurzweiligkeit vermissen. Und die „arg geschundene" Trusebahn wird im Zusammenhang mit der Lokomotive 99 4532 auch in diesem Heft zur Trusetalbahn gestempelt. wdm

Manfred Weisbrod: Die ZOJE. Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahn. 68 Seiten, 131 Abbildungen. Format DIN A4, 16,80 DM. Herman Merker-Verlag GmbH, Rudolf-Diesel-Ring 5, 82256 Fürstenfeldbruck.

Sachsens VII K

Mit der Herausgabe dieser Broschüre wurde die letzte Lücke in den Publikationen über die sächsischen Schalspurdampflokomotiven geschlossen. Seit mehr als sechs Jahrzehnten fahren diese 1'E1'-Tenderlokomotiven auf Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn. Ihre Geschichte, ihre Technik und viel Lokstatistik werden geboten. Noch vorhandene Lücken in den Stationierungsnachweisen sind ebenso angegeben wie bekannte und bisher nicht ermittelte Verbleibe jener Lokomotiven, die 1945 unter die Reparationslieferungen an die Sowjetunion fielen.

Wolfram Wagner, Reiner Scheffler: Die sächsische VII K. Die Geschichte der Baureihe VII K. Broschüre mit 64 Seiten, 71 Schwarzweiß-Fotos und 25 Farbfotos, 11 Zeichnungen und Faksimiles. 21,80 DM. Bufe-Fachbuch-Verlag, Friedensstraße 4, 84385 Egglham.

Verkehrsgewühl

Mit diesem Buch gibt das Berliner Technikmuseum Einblick in sein beachtliches Fotoarchiv. Mehr als sechzig eindrucksvolle Dokumentaraufnahmen des Berliner Fotografen Willy Pragher führen den Betrachter in das quirlende Verkehrsgewühl der Jahre vor dem Zweiten Weltkrieg: Straßenbahnzüge vor dem Reichstag, Dampfloks auf dem Stadtbahnviadukt, Autodroschken am Potsdamer Bahnhof und Radfahrer vor dem Roten Rathaus, nicht zu vergessen das Gedränge der Wagen auf dem Potsdamer Platz oder Unter den Linden.
Der Fotograf Willy Pragher wurde am 4. Mai 1908 in Schöneberg geboren. Mit einer Lehre bei Ullstein und dem Besuch der Reimann-Schule wurde er bis 1932 ausgebildet. 1939 arbeitete er für viele bekannte Illustrierte. Seine Hauptthemen waren der Verkehr, die Architektur und das Theater. Nach dem Krieg lebte Willy Pragher als Journalist in Freiburg im Breisgau, wo er am 25. Juni 1992 gestorben ist.
Inzwischen sind seine Aufnahmen der Vorkriegszeit zu gesuchten Dokumenten über die Reichshauptstadt geworden. Viele Bauten, Straßen und Plätze gibt es in der Art nicht mehr.
Der aufwendig im Duoton-Druck hergestellte Bildband zeigt zugleich viele Dinge im Alltag des Nationalsozialismus. Er wendet sich an Leser mit Interesse an Stadt-, Zeit-, Eisenbahngeschichte und Fotografie.

Berliner Verkehrsgewühl. Fotografien von Willy Pragher aus den Jahren 1926-1939, herausgegeben von Alfred Gottwaldt. Die Schrift ist nur im Museum für Verkehr und Technik und einigen ausgewählten Verkaufsstellen erhältlich. Format 21 x 25 cm, 64 Seiten. Sie kostet im Museum 13 DM, außerhalb gilt eine unverbindliche Preisempfehlung von 25 DM. Sie kann nicht über den regulären Buchhandel bezogen werden.

H0 nicht besser

Wenn auch in den Heften 3/93 und 5/93 nur von TT die Rede ist, so muß ich feststellen, daß es mit den Ersatzteilen in der Nenngröße H0 nicht besser aussieht, was die ostdeutschen Hersteller am meisten betrifft.
Bei Gützold KG wartet man derzeit zumeist ein halbes Jahr, bei PIKO sieht es noch mieser aus. Ich selber halte es für einen angemessenen Kundenservice, wenn für die gängigen Nenngrößen ein volles Ersatzteilsortiment zur Verfügung steht. Gützold und PIKO bieten zwar das volle Sortiment, aber bei unmöglich langen Lieferzeiten. Andere Firmen, wie ROCO (Österreich) oder Fleischmann (Nürnberg) sind da wesentlich flexibler. Außerdem zeigen letztere Unternehmen durchaus keine Ängste vor Kleinserienherstellern, im Gegenteil, die beiden renommierten Produzenten dulden und fördern die Herstellung von Supermodellen und Umrüstsätzen, wobei als Basis von ihnen zugelieferte Grundmodelle oder Teile dienen.
Eigenumbauten und Frisuren durch interessierte Modellbahner oder auch die Herstellung von Kleinserien darf man nicht als „Trittbrettfahrerei" abtun, wie Herr Parisel von Zeuke-TT das möchte, geschweige denn die Tatsache ignorieren, daß die Modelleisenbahner in den neuen Bundesländern traditionell ihren Fahrzeugpark größtenteils selbst reparieren. Dazu sind Ersatzteile nötig, und ihre Lieferung gehört zu einem seriösen Kundenservice. Bei Zeuke-TT kann oder will man das offensichtlich nicht begreifen, und bei Gützold oder PIKO sprechen eindeutig die unendlich langen Lieferzeiten – trotz jeweils vorhandener ausführlicher Ersatzteilkataloge – gegen ein kluges Management. Am Markt behauptet sich nicht derjenige, der sich abschottet, sondern der, welcher offensiv arbeitet, und das gerade beim Kundenservice.

H. Wiegard, 99089 Erfurt

Gut bedient

Liebe TT-Modellbahngemeinde, mit Verwunderung habe ich die Beschwerden von Herrn Erdmann und anderen TT-Freunden gelesen, die u. a. ihre Probleme bei der Beschaffung mit ZEUKE-Ersatzteilen schilderten. Ich wohne in einer TT-„Diaspora" und habe in meiner (Ersatzteil-)Not an Zeuke geschrieben. Einige Tage später erhielt ich einen von Herrn Parisel unterzeichneten Brief, der (ohne Berechnung!) außerdem das von mir gewünschte Teil und einen Packen Infos, Gleispläne usw. enthielt. Dieses Verhalten nenne ich wirklichen Kundendienst. Es war nicht das erste Mal, daß BTTB-ZEUKE mir mit Rat und Tat zur Seite stand.
Natürlich stimme ich den anderen Leserbriefschreibern zu, daß eine Erweiterung des TT-Sortiments dringend notwendig wäre – Wunschmodelle (ETA 177, BR 55, sächs. P8...) hat ja wohl jeder. Hier aber auch eine Mahnung an die Zubehörhersteller! Außer Merten in Berlin, Bima und Auhagen lassen uns die anderen Firmen im Regen stehen. Einen wirklichen vielversprechenden Anfang hat „Michas Bahnhof" in Berlin mit dem TT-Traktor gemacht! Vielleicht werden andere Hersteller dadurch animiert.

H. Schmitt, 97072 Würzburg

Licht am Tunnelende

Seit meinem sechsten Lebensjahr beschäftige ich mich mit der Nenngröße TT. Wer sich damals in DDR-Zeiten mit solch einem Hobby abgab, weiß, was es für ein stetiger Ärger war, Ersatzteile zu erwerben. Mit der Wende hofften wir daher, daß sich bei uns in Ostdeutschland alles normalisieren würde, aber dies war auf dem Modellbahnsektor nicht zu verzeichnen. Die Preise schnellten über 100 Prozent in die Höhe. Viele mir bekannte Modellbahnläden sind vom Erdboden verschwunden.
Auch mit den Vertragswerkstätten sieht es nach wie vor sehr traurig aus. In DDR-Zeiten erhielt man von einigen Werkstätten die Lokomotiven in einem noch schlechteren Zustand zurück, als man sie zur Reparatur abgegeben hatte. Mitunter waren gute Teile gegen regenerierte ausgetauscht, Rahmenteile abgeschmort – der Rest war mitunter nur noch Schrott. Heute ist erst gar keine Vertragswerkstatt mehr da, die Lokomotiven repariert. Aus diesen Gründen ist es doch kein Wunder, wenn wir unsere Fahrzeuge selber in Ordnung brachten und bringen und die dazu benötigten Ersatzteile dringend brauchen.
Es ist beachtenswert, daß Zeuke TT die ex DR 250 und die ex DR 119 überarbeitet hat. Wollen wir hoffen, daß diese Modelle nun einwandfreie Laufeigenschaften auf Dauer haben, besonders in Weichen und engen Radien. Und mit den neuen Elloks E 44 und 143 ist doch der Wille von TT zu sehen, die Spur der Mitte vorwärts zu bringen.

A. Döberin, 24534 Neubrandenburg

Nichts paßt mehr!

Da redet und schreibt man überall von Euronormen und wenn ich in Bangkog meinen Elektrorasierer an die Steckdose anschließe, läuft der genau so gut wie in Berlin. Aber auf dem kleinen Industriefeld der Modelleisenbahn geht jeder Hersteller seiner eigenen technischen, krummbeinigen Wege. Wie sinnvoll war es doch, außer dem Märklin-Wechselspannungsbetrieb, alle Triebfahrzeuge einheitlich mit 12 V Gleichspannung zu betreiben. Inzwischen sind verschiedene Hersteller, zum Leidwesen der Kunden, in ganz verschiedene Richtungen aufgebrochen: Der eine fährt schlicht digital, der andere mit FMZ, und der dritte holt seinen Strom aus den Kästen von selectrix. Und nichts paßt zusammen! Dabei wird bei weitem nicht jedes Fahrzeug von Haus aus im angemessenen Umfang für das digitale Fahren und den konventionellen Betrieb angeboten. Nachrüsten ist erforderlich, und das zu sehr happigen Preisen.
Noch größer ist der Frust bei dem Wunsch, Fahrzeuge verschiedener Hersteller problemlos miteinander kuppeln zu können. Da gibt es die weitverbreitete Haken-, Profi-, Kurz-, Universal- und Standardkupplung, von den auf dem Markt befindlichen ausländischen Herstellern ganz zu schweigen. Und nichts paßt zusammen! Einige Hersteller haben das bereits erkannt und bieten als Zurüstteile einsteckbare Alternativkupplungen an (ein Glück, daß es den NEM-Normschacht gibt). Das alles zu einem deftigen Aufpreis, versteht sich.

M. Jähkel, 12679 Berlin

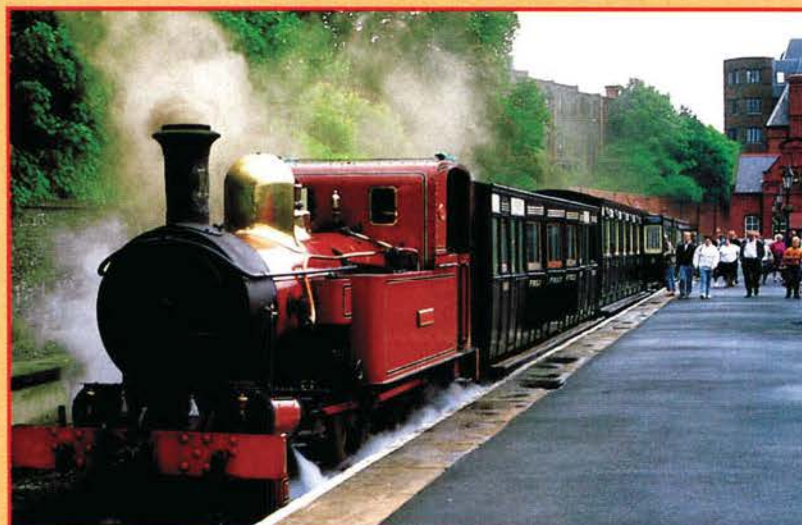
DIE BAHNEN DER ISLE OF MAN

Lebendige Eisenbahnnostalgie

Isle of Man? Ist das nicht die kleine Insel irgendwo hinter England, wo jedes Jahr so ein Motorradrennen stattfindet? Richtig! Doch die Isle of Man ist nicht nur ein Mekka für Motorradfreaks, sondern auch eines für Eisenbahnfreunde. Allerdings ein hierzulande relativ unbekanntes. Nirgendwo sonst in Europa findet man auf so kleinem Raum so viel und so vielfältigen nostalgischen (Regel-) Bahnbetrieb wie gerade dort. Nicht weniger als fünf verschiedene Bahnen in drei verschiedenen (Schmal-)Spurweiten verkehren auf der etwa 500 km² großen Insel: eine 119 Jahre alte Dampfeisenbahn, eine 117 Jahre alte Pferdebahn, eine 100 Jahre alte elektrische Überlandbahn, die älteste noch im Betrieb stehende elektrische Bergbahn der Welt (97 Jahre alt) und schließlich die Wiederauflage einer dampfbetriebenen Ausflugs- und Aussichtsbahn.

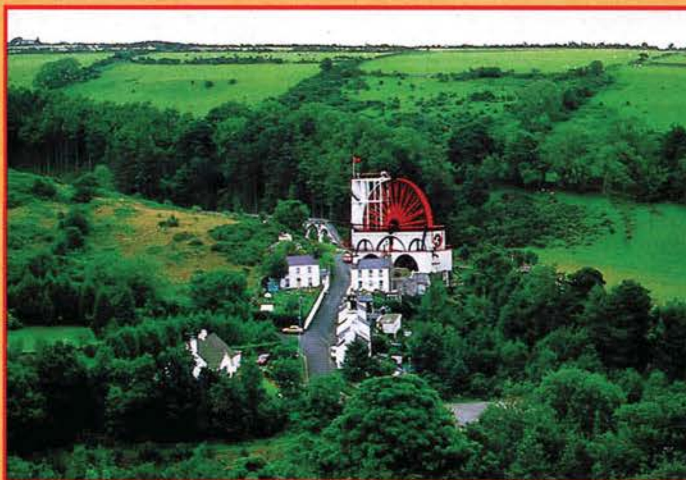
Obwohl die vier erstgenannten Bahnen nahezu ausschließlich Originalfahrzeuge aus ihrer Gründerzeit einsetzen, handelt es sich keineswegs um Museumsbahnen, wie sie bei uns üblich sind, sondern um reguläre Verkehrsmittel, die von der Inselregierung bzw. der Stadt Douglas betrieben werden – wenn auch z.T. nur in der Sommersaison.

Inselregierung? – Die Isle of Man gehört nicht zum Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland, sondern erkennt le-

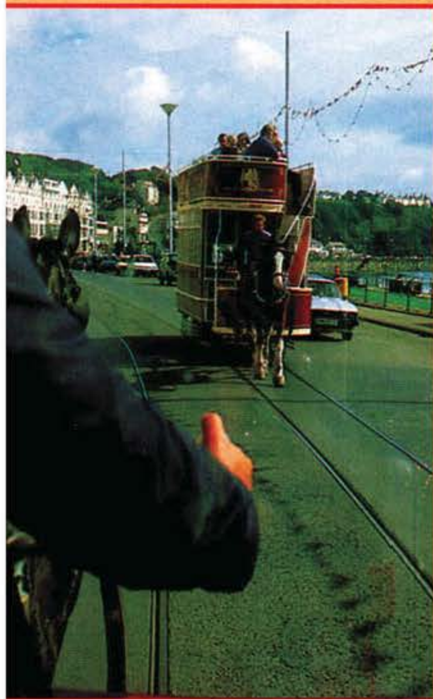


Isle of Man Railway: Lok MAITLAND Douglas vor dem Frühzug nach Port Erin. ⇨

diglich die englische Krone als Staatsoberhaupt an und läßt sich außen- und verteidigungspolitisch von White Hall vertreten. Die Insel hat ein eigenes Parlament (das neunhundert Jahre alte „Tynwald“ gilt als das älteste amtierende Parlament der Welt), eine eigene Regierung, eigene Gesetze, eine eigene Währung (1:1 zum britischen Pfund), eine eigene Sprache, eigene Briefmarken,



Das größte Wasserrad der Welt mit 22 m Durchmesser.



Douglas Horse Tram: Der einzige Doppeldecker, ein Neubau von 1988.

eigene Tierrassen (z. B. die schwanzlos geborene Manx-Katze) und ein eigenes Nationalitäten-Kennzeichen (GBM).

Douglas Corporation Horse Tram

Das ist die 3,3 km lange, zweigleisige Pferdebahn der Inselhauptstadt Douglas in 914 mm Spurweite, die von Frühjahr bis Herbst täglich die gesamte Uferpromenade der Stadt entlangfährt. Im Einsatz sind 20 zweiachsige Eindecker – ganz offene oder seitlich offene Sommerwagen und geschlossene „Winter-Saloons“ – und ein Doppeldecker mit offenem Oberdeck. Alle Wagen sind Einspänner ohne Deichsel. Gefahren wird im ungefähren 10-Minuten-Takt – ungefähr wegen der unterschiedlichen Trabgeschwindigkeit der etwa 50 Pferde, die nach zwei bis drei Runden ausgewechselt werden.

Isle of Man Railway

Die 25 km lange eingleisige Strecke von Douglas nach Port Erin ist der letzte Rest eines einstmals umfangreichen Inselbahnnetzes in 914 mm Spurweite (s. Karte), das von drei Gesellschaften betrieben wurde. Die Südstrecke nach Port Erin, einem malerischen Badeörtchen, erschließt den hügeligen Südteil der Insel und wurde 1874 eröffnet. Seitdem wird die Strecke – außer im Winter – ausschließlich mit Dampf betrieben. Dafür stehen noch vier 1'B Tenderdampflokomotiven zur Verfügung: Nr. 4 LOCH, Baujahr 1874 (!), Farbe: braun; Nr. 11 MAITLAND, 1905, braun; Nr 12 HUTCHINSON, 1908, blau und Nr. 13 KISSACK, grün. Im Winter bewältigt den geringen Verkehr ein Doppel-Tw aus zwei Heck-an-Heck gekuppelten VT in Sattelschlepper-Bauweise (Baujahr 1950/51).

Das Wagenmaterial besteht aus vierachsigen Fahrzeugen in Abteil- und Salon -Bauweise der Baujahre 1881 bis 1926, die mit einer halbautomatischen Mittelpuffer-Fallhakenkupplung verbunden und mit Saugluft gebremst werden. In der Hauptsaison verkehren bis zu sechs Zugpaare täglich, die bei acht Zwischenaufenthalten eine Stunde und fünf Minuten unterwegs sind. Besonders eindrucksvoll ist der Bahnhof von Douglas mit seinem restaurierten, imposanten Empfangsgebäude im viktoranischen Backsteinstil, dem man ansieht, daß es einmal Tage gesehen hat, an denen hier bis zu 100 Züge abgefertigt wurden.

Interessant ist auch der Bahnhof von Port Erin mit Lokstation und vor allem mit einem liebevoll eingerichteten und betreuten Eisenbahnmuseum mit wertvollen Exponaten aus der Eisenbahngeschichte der Insel (u.a. sind die älteste und die größte auf der Insel gefahrene Dampflokomotive zu bewundern).

Manx Electric Railway

Diese 28,4 km lange zweigleisige Linie von Douglas über Laxey nach Ramsey in 914 mm Spurweite ist wohl die älteste und wahrscheinlich inzwischen auch einzige noch in Betrieb stehende klassische „interurban“ (elektrische Überlandstrecke) der Welt. Auf der in Teilen seit 1893 eröffneten Bahn verkehren heute noch die im wesentlichen unveränderten Fahrzeuge aus der Eröffnungszeit. So auch Tw 1 und 2, Baujahr 1893, die damit die ältesten noch im Planbetrieb stehenden Elektrotriebwagen sein dürften.



Gefahren wird mit 550 V Gleichstrom, der mittels Rollenstromabnehmer aus der Einfachfahrleitung entnommen wird. Betriebsbereit sind zehn offene Sommer- und zehn geschlossene Triebwagen, alles Vierachser mit Holzaufbauten der Baujahre 1893 bis 1905. Dazu kommen 18 Beiwagen. Die ungewöhnliche Über-Eck-Türanordnung der Triebwagen erklärt sich aus der Notwendigkeit für den Schaffner, auch während der Fahrt auf die seitlichen Trittbretter der offenen Beiwagen umsteigen zu können.

Die Züge nach Ramsey verlassen die Endstation Derby Castle in Douglas von Ende Mai bis Mitte September zwischen 8.00 und 20.00 Uhr im Stundentakt; in der Hochsaison und bei schönem Wetter verkehren Zusatzwagen (meist Solo-Tw) bis Laxey oder Ramsey. Im Winter finden täglich zwei Fahrten statt.

Die Strecke, die in 75 Minuten bewältigt wird (Douglas–Laxey: 30 Minuten), erschließt den Nordteil der Insel. Die Streckenführung ist sehr abewechslungsreich: in z. T. starken Neigungen und engen Kurven windet sich die Bahn an der Nordostküste entlang. Teilweise fährt sie in 180 m Höhe unmittelbar über der See an den wilden Klippen, teilweise durch liebliche Landschaften.

In Ramsey gibt es ein kleines, leider sehr unübersichtliches M.E.R.-Museum und ein frisch renoviertes Bahnhofsgelände, wo der Bau trotz eines vorhandenen Umfahrungsgleises mit Hilfe des leichten Gefälles und der Feststellbremse umgesetzt wird. Dabei muß bei jedem Fahrtrichtungswechsel des Tw der Stangenstromabnehmer von Hand abgezogen und gedreht werden.

Snaefell Mountain Railway

Diese älteste in Betrieb stehende elektrische Bergbahn der Welt (Eröffnung 1895, 550 V Gleichstrom) erklimmt auf ihrer 7,4 km langen zweigleisigen Strecke in 1067 mm Spurweite von Laxey nach Summit of Mt. Snaefell den höchsten Berg der Insel (621 m ü. NN). Die sechs vierachsigen Triebwagen aus dem Eröffnungsjahr bewältigen die Maximalsteigung von 85‰ im reinen Adhäsi-

onsbetrieb! Bis 1977/79 diente die Fell-Reibrollen- und Zangenbremse, die an der glatten Mittelschiene seitlich angreift, als rein mechanische Betriebsbremse. Seither wird mittels Widerstandsbremse elektrisch über Motoren und Räder gebremst.
Die etwa 30 Minuten dauernde Fahrt zum Gipfel beginnt von Ende April bis Ende September täglich im Anschluß an die M.E.R.-Züge im Bahnhof Laxey. Gemeinsam mit der M.E.R. verläßt die S.M.R. eingleisig den Bahnhof in Richtung Nordwesten. Unmittelbar nach einer Straßenkreuzung wird die Strecke zweigleisig und beginnen Fell-Schiene und Steigung. Im Rechtsverkehr klettert die Bahn mit unterschiedlichen Neigungen am südlichen Hang des Laxey Glens hinauf bis zur einzigen Zwischenstation Bungalow am Talende, wo die Hauptstraße Douglas–Ramsey gekreuzt wird, die hier gleichzeitig Motorrad-Rennstrecke ist. Danach windet sich die Trasse einmal ganz um den ralativ flach auslaufenden Snaefell-Gipfel, um schließlich eingleisig vor dem Gipfel-Restaurant zu enden. Interessant ist die einzige Weiche hier oben: sie verfügt nur über eine Weichenzunge, die drehbar an der Stelle des sonst üblichen Herzstücks gelagert ist.
Zurück in Laxey sollte man nicht versäumen, eine weitere technische Sehenswürdigkeit zu bewundern: das Große Rad oder „Lady Isabella", das größte Wasserrad der Welt mit 22 m Durchmesser. Es wurde Mitte des vorigen Jahrhunderts als Entwässerungspumpenantrieb für eine nahegelegene Bleimine erbaut.



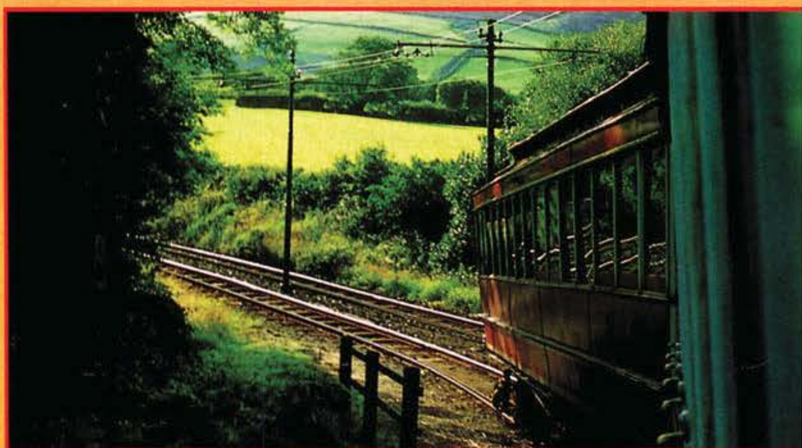
Snaefell Mountain Railway: Triebwagen Nr. 6 von 1895 vor dem Gipfelrestaurant in 620 m Höhe.



Snaefell Mountain Railway: Einzungenweiche an der Bergstation.

Groudle Glen Railway (G.G.R.)

Bei dieser 1,6 km langen Bahn in 600 mm Spurweite handelt es sich um die einzige echte Privatbahn der Insel. Das dampfgeführte Züglein verkehrt im Sommer an Sonn- und Feiertagen sowie im Juli und August auch dienstags und mittwochs am Nachmittag. Die einzige 1'B Dampflok mit Innensteuerung ist ein Wiederaufbau einer alten G.G.R.-Lok. Daneben gibt es zwei Feldbahn-Dieselloks, drei selbstgebaute Personenwagen und diverse Feldbahnloren.
Die G.G.R. ist in den letzten Jahren auf der Trasse einer im Zweiten Weltkrieg eingestellten Ausflugsbahn von Eisenbahnfreunden wiederaufgebaut worden. Diese Bahn führte von Lhen Coan in der Nähe des Groudle Glen Hotels, das wiederum an der M.E.R.-Strecke liegt, zu einem etwa 2 km entfernten Wasserzoo an der Felsküste. 1993 wird die Bahn sicher wieder bis zu den Überresten dieser ehemaligen Attraktion fahren. Alles was an festen Betriebsanlagen und Fahrzeugen vorhanden ist, wurde in den letzten Jahren von den Vereinsmitgliedern selbst erbaut oder aus privaten Mitteln beschafft.



Manx Electric Railway: Die Strecke führt durch liebliches Hinterland.



Horse Tram: Bei schlechtem Wetter wird vor die Winter-Saloons gespannt.

Fotos: Matzke

So kommt man hin

1993 feiert die M.E.R. ihr hundertjähriges Jubiläum. Dazu sind zahlreiche Sonderveranstaltungen vorgesehen. So sollen wieder (Schein-) Güterzüge auf der M.E.R. verkehren, geführt von zwei reaktivierten Gütertriebwagen aus dem Museum in Ramsey, und ein mit einer I.M.R.-Dampflok geführter Reisezug. Außerdem sind Ausstellungen und Paraden geplant.
Die Isle of Man erreicht man mit Fährschiffen der I.O.M. Steam-Packet-Company täglich vom westenglischen Hafen Heysham aus (nördlich von Blackpool gelegen), sowie im Sommer an bestimmten Tagen von Liverpool und Fleetwood (bei Blackpool). Es gibt auch Flugverbindungen von mehreren englischen Städten. Man sollte für die Anreise mit dem Auto 1 $^1/_2$ bis 2 Anreisetage von Deutschland aus einkalkulierten (mit der Bahn etwas mehr), je nach Fährverbindung.
Der ideale Standort für den Eisenbahn-Touristen ist Douglas, Zentrum und einziger Fährhafen der Insel. Von hier aus kann man alle fünf Bahnen bequem erreichen. Es gibt hier zahlreiche Hotels und „Guest-Houses" aller Kategorien, und man braucht kein Auto.
Empfehlenswerte Reisemonate sind der Juli und der August. Meiden sollte man den Juni und den September wegen der dann auf der Insel stattfindenden Motorrad- und Autorennen. Windfeste Kleidung ist angesagt.

Technik und Typen



Gottwaldt
Stromlinien-Album
Stromlinienloks der 30er und 40er Jahre: Präsentiert werden ca. 500 bestechende Bilder aus Entwicklung, Bau und Betrieb.
ca. 300 S., ca. 420 Abb., dav. 20 farb., geb.
ca. **78,–** Best.-Nr. **70 781**



Reuter
Die Schönsten der Schiene
Der Autor stellt in diesem Bild- und Textband alle Maschinen der Achsfolge 2'B1 – Bauart Atlantic – vor.
ca. 350 S., ca. 500 Abb., geb.
ca. **69,–** Best.-Nr. **70 782**



Messerschmidt
Die Schnellsten der Schiene
Rekordlokomotiven von gestern und heute: Dampf-und Diesel-loks, Elektrotraktionen sowie auch rekordverdächtige Zukunftsstudien.
216 S., 185 Abb., geb.,
48,– Best.-Nr. **01 340**



Reuter
Rekord-Lokomotiven
Die schnellsten Lokomotiven der Welt von 1848 bis 1950.
320 S., 170 Abb., geb.
29,– Best.-Nr. **10 582**



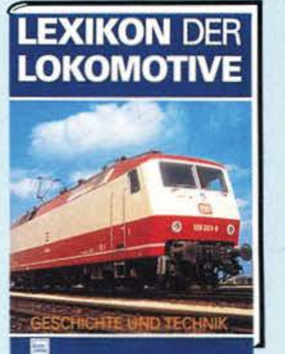
Mehltretter
Die Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn
Die Loks der DB in Wort und Bild mit allen Daten.
178 S., 152 Abb.,
10 Farbtaf., geb.
49,– Best.-Nr. **10 268**



Weisbrod/Bäzold/Obermayer
Das große Typenbuch deutscher Lokomotiven
Überblick über ca. 400 Dampflok-Baureihen sowie jeweils 100 Diesellok- und Ellok-Baureihen.
336 S., 615 Abb., geb.
78,– Best.-Nr. **70 751**



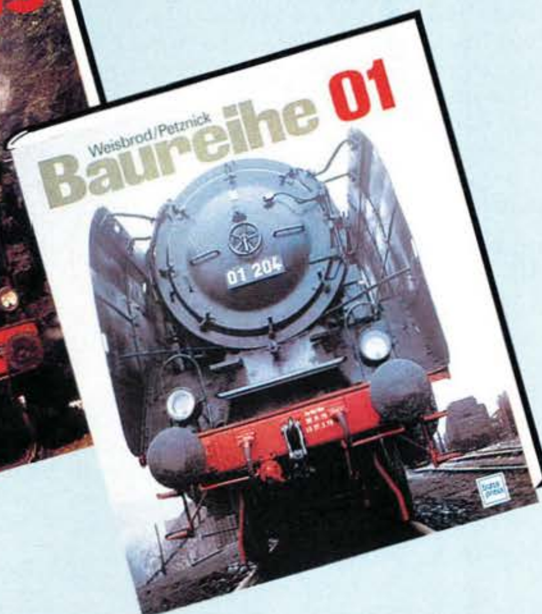
Lexikon der Eisenbahn
Das Standardwerk enthält neben kurzen, prägnanten Artikeln auch über 1 100 Abbildungen zu Schwerpunktstichwörtern.
848 S., 1100 Abb., geb.
58,– Best.-Nr. **70 160**



Lexikon der Lokomotive
Über 3000 Stichwörter geben zu allen Bereichen rund um die Lokomotive Auskunft.
684 S., ca. 1000 Abb., geb.
69,– Best.-Nr. **70 736**

transpress LOKOMOTIVEN





Weisbrod/Petznick
Baureihe 01
Geschichte, Bau und Bewährung einer Schnellzuglokomotive –viele Vor- und Fehlurteile werden ausgeräumt, indem amtliche Quellen erschlossen wurden, die noch nicht der Öffentlichkeit zugänglich waren.
268 S., ca. 220 Abb., dav. ca. 20 farb., 1 Beilage, geb.
ca. **58,–** Best.-Nr. **70 769**

Brozeit/Müller/Bölke/ Dietmann
Baureihe 95
Vier Autoren schrieben die Geschichte einer Dampflokomotive. Zahlreiche bisher unveröffentlichte Bilddokumente sowie Betriebsbuch-Anzeigen und Zeichnungen machen das Buch zu einer Rarität.
208 Seiten, 259 Abb., geb.
64,– Best.-Nr. **70 377**

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel
oder senden Sie Ihre Bestellung an
Postfach 02 · 13161 Berlin

tp MEDIEN SERVICE

Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 4,50 / ab Bestellwert DM 80,– porto- und verpackungsfrei / europ. Ausland DM 6,50 (nur Vorauskasse)

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 7/93

Name ______
Straße ______
PLZ/Ort ______

VORSCHAU



Sommerbahn. *Was ein Garten dem Modelleisenbahner zu bieten vermag, erlebten wir in einem kleinen Dorf in Niederbayern. Ein pensionierter Eisenbahner hat, natürlich „nur für den Enkel", mit Wissen (um die Eisenbahn) und Gefühl (für Natur) eine glückliche Synthese für die Umsetzung seiner Fantasie gefunden.*

Betriebsbesichtigung. *Man kann sicher Überlegungen anstellen, was einem besser gefällt: Das Produkt auf dem Transportband oder die Produzentin davor. Was wir außerdem bei Lehmanns Großbahnen in Nürnberg-Fischbach fanden, darüber berichten wir ausführlich in der Reportage „Modelleisenbahn in G".*

Heft 8/93 ist ab 4. August im Handel!



Wildromantisch durch die Karpaten. *Traumziel vieler Schmalspurfreunde sind die rumänischen Waldbahnen. Über sie wurde schon viel berichtet. Doch bei einer Reise nach Rumänien ist manches zu beachten. Wir berichten über Erfahrungen und geben Tips.*

100 Jahre Strausberger Eisenbahn. *Sie ist keine Straßenbahn, sondern eine „dem Personenverkehr dienende elektrisch betriebene Eisenbahn. Ursprünglich fuhren Dampfzüge vom, an der Ostbahn Berlin—Königsberg gelegenen, Bahnhof Strausberg in die vier Kilometer entfernte Stadt. Später wurde die Eisenbahn elektrifiziert, und zum Einsatz gelangten straßenbahnähnliche Triebwagen. MEB durchstreift die Geschichte der Strausberger Eisenbahn.*

▶



Impressum

MODELL EISENBAHNER
Vereinigt mit
Bahn Welt

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 • 13189 Berlin
Briefpost: Postfach 04, 13161 Berlin
Pakete und Päckchen: Borkumstraße 2
Paketausgabe, 13189 Berlin

Telefon: (030) 47 805 0
Telefax: (030) 47 805 131

Redaktion
Fritz Borchert (Chefredakteur) 47 805 118
Rainer Ippen (Test, Technik) 47 805 136
Georg Kerber (Modell) 47 805 132
Wolf-Dietger Machel (Vorbild) 47 805 117
Gisela Neumann (Leser-Service) 47 805 119
Jörg Lübben (Produktion) 47 805 135

Abo Service
Helga Olboeter 47 805 233

Bild
Andreas Stirl

Layout & Satz
GRAFIKSTUDIO MANN





Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 • Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 47 805 100 • Telefax: 47 805 250

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher • Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage • GmbH & Co KG •
Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/182-01 • FS 722036
Telefax: 0711/182-1349

Anzeigenleitung
Gerhard Merkel
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz

Anzeigenpreise
Preisliste Nr. 11, gültig ab 1/93
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck



Diese Fahrzeuge der Baureihe 795 wurden als sogenannte Serie A von der Uerdinger Waggonfabrik hergestellt.
Foto: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

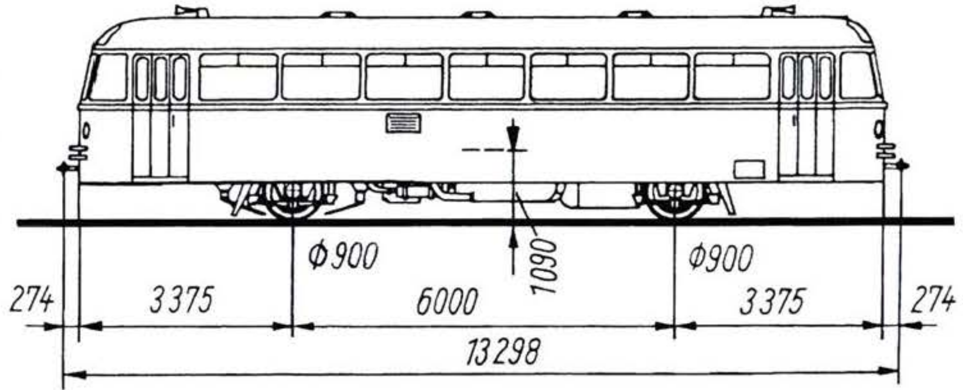




Vierachsiger Oberbaustoffwagen der Gattung Dgw 248 im Jahre 1977.
Foto: Werkfoto Talbot

DB 795

Zeichnung im Maßstab 1:120 ≙ Nenngröße TT
Nenngröße 0: x 2,67; H0: x 1,38; N: x 0,75; Z: x 0,55



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung A 1 • Höchstgeschwindigkeit 90 km/h • Nennleistung 81 kW bis 111 kW • Dienstmasse 13,2 t bis 13,9 t (Beiwagen 7,5 t) • Radsatzfahrmasse 10,5 t bis 10,8 t (Beiwagen 6,8 t) • Sitzplätze 2. Klasse 57 bis 63 (Beiwagen 40)



Ein Schienenbus der Baureihe 795. Die Farbgebung dieser 1893 ausgemusterten Fahrzeuge wurden bei der DB nie verändert. Foto: DB-Fotodienst/Rech

DB 795

Als „Retter der Nebenbahnen" wurde von der DB ab 1952 der einmotorige Triebwagen der Baureihe VT 95^{9} (später 795) beschafft. Insgesamt handelte es sich um 557 Triebwagen, denen dann noch die zweimotorige Ausführung (Baureihe VT 98^{9}) folgte.

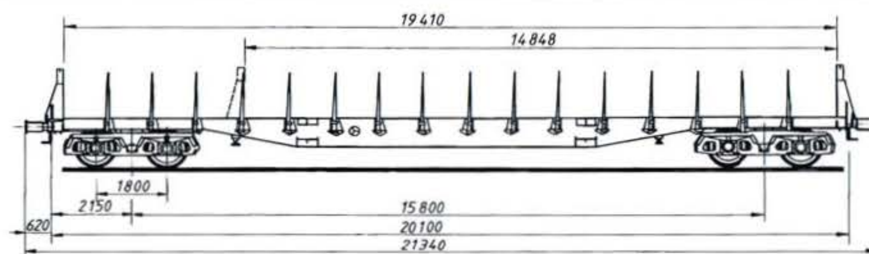
Die Triebwagen haben sich gut bewährt, waren sehr wirtschaftlich und gelegentlich sogar im Eilzugdienst eingesetzt. Mitte 1980 verschwanden die Zweiachser aus dem Plandienst. Als letztes Fahrzeug wurde am 27. Oktober 1983 der Triebwagen 795 445 ausgemustert. Zahlreiche Exemplare werden jedoch museal genutzt. Andere erhielten im Ausland eine neue Heimat und sind dort noch im Betriebseinsatz.

Der Wagenkasten war eine leichte selbsttragende Schweißkonstruktion mit einem Fahrgestell. Der Radsatzabstand betrug 6 m. Eine leichte Mittelpufferkupplung ermöglichte die Zugbildung aus den Fahrzeugen dieser Baureihe. Der durchgehende Fahrgastraum hatte zwölf Sitzreihen mit der Sitzplatzteilung 2 + 3 und gepolsterte Wendesitze. Die Maschinenanlage mit dem Dieselmotor und der mechanischen Kraftübertragung war über einem Maschinenrahmen im Fahrgestell befestigt. Fast alle Triebwagen verfügten über eine sogenannte Kleinsteuerung (z.T. erst durch Nachrüstung) zur Steuerung eines weiteren Triebwagens.

Die dazu passenden 563 Beiwagen mit einem Radsatzstand von 4,5 m erhielten teilweise Posträume. Hinzu kamen 57 Einachsanhänger für die Fahrrad- und Gepäckbeförderung.

Dgw 248

Zeichnung im Maßstab 1:200
Nenngröße 0: x 4,4; H0: x 2,3; TT: x 1,67; N: x 1,25; Z: x 0,91.



Ausgewählte Daten: Ladefläche -m^2 • Ladevolumen -m^3 • Eigenmasse 23,8 t • Tragfähigkeit 56,5 t

Für den Transport von Schienen, Schwellen und Gleisjochen wurde dieser vierachsige Flachwagen in Sonderausführung im Jahre 1977 von der Deutschen Bundesbahn beschafft. Bei der Beschriftung von Modellfahrzeugen ist zu beachten, daß diese Dienstgüterwagen nur für den Einsatz auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn zugelassen sind.

Die Fahrzeuge besitzen zwei wesentliche konstruktive Abweichungen gegenüber den herkömmlichen Flachwagen:

- die Kiefernbohlen des Holzfußbodens sind in Wagenlängsrichtung verlegt und
- an den Wagenlängsseiten befinden sich auf dem Fußboden Kranschienen für einen Portalkran.

MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE 0-1100 BERLIN
POSTFACH 11 001 2 A 11059 E
07/ 563

XXX

Errr Sec

Eine ganze Seite Werbung für nur ein einziges S
Gleis?

Ja! Denn der R 6 steht beispielhaft für eine konsequente Systempflege bei ROCO LINE. Damit wird einmal mehr die Entscheidung vieler Modellbahner für das größte System-Gleisprogramm bestätigt. Mit dem jetzt lieferbaren R 6 (Radius 604,4 mm/30°, Art.Nr. 42426 – die Ausführung mit Bettung folgt in wenigen Monaten) haben Sie die Auswahl zwischen acht ROCO LINE Radien.

Der „Errr Sechs" – einer von vielen Gründen, sich für ROCO LINE zu entscheiden, zumal im Herbst 1993 die Bogenweiche BW 5/6 für die Radien 5 und 6 folgt!

Übrigens: Als besonderen Service, speziell für die Kollegen in den neuen Bundesländern, bietet ROCO LINE nun zu 2,5 mm Hohlprofilschienen ein praktisches Übergangsgleis (Art.Nr. 42414, Länge 57,5 mm, G1/4). Damit auch Sie sagen können:

ROCO LINE.

Auf diesen Schienen läuft mein Hobby!

Unser Tip:
2,5 mm Übergangsgleis



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau (SG)
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49